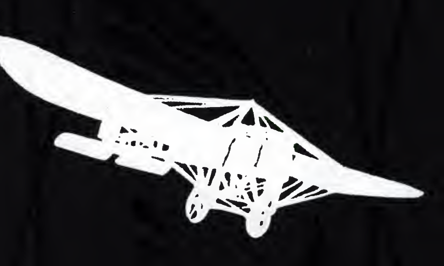
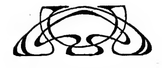
ЮРИЙ
ГАЛЬПЕРИН



ВОЗДУШНЫЙ КАЗАК ВЕРДЕНА

ЮРИЙ ГАЛЬПЕРИН



повесть-хроника

МОСКВА
«МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ»
1981

84Р7
Г17

Гальперин Ю М.

Г17 Воздушный казак Вердена: Повесть-хроника. — М.: Мол. гвардия, 1981. — 336 с., ил.

В пер.: 95 к. 100 000 экз.

Эта повесть — первая книга о русских летчиках-добровольцах, героически сражавшихся в войне 1914—1918 годов в небе Франции, о русских авиаторах первого поколения. В повести показана романтическая эпоха рождения авиации, первые русские «летуны», их товарищи и учители. Автор повести — писатель Юрий Гальперин, в прошлом военный летчик, участник Великой Отечественной войны. Издание рассчитано на массового читателя.

Г $\frac{70302-017}{078(02)-81}$ 118—80. 4700000000

ББК 84Р7
Р2

Товарищам по VII выпуску Энгельсской школы военных летчиков, памяти погибших друзей-авиаторов посвящает автор эту книгу

Пролог

«Воздушный казак Вердена»... Вроде бы неожиданное словосочетание: Верден — маленький французский городок, вошедший в историю самой кровопролитной битвой первой мировой войны, «казак» — понятие чисто русское, а уж «воздушный казак» и того необычнее. И все же совсем не случайно так названа книга.

Россия и Франция...

...В утреннем розовато-голубом небе безмятежно плывет аэроплан с матерчатыми, просвечивающими, как у стрекозы, крыльями. На них хорошо видны большие, во всю ширину плоскости, сине-бело-красные круги, повторяющие цвета французского флага.

А внизу горят, дымят пожарища, дыбится взрывами искореженная земля. Первая мировая война... Западный фронт.

От линии фронта, разделившей противников частоколом колючей проволоки, истерзанной полосой «ничейной» земли, между изломанными линиями траншей, летят в сторону Вердена четыре аэроплана с черными крестами на крыльях — немцы. Они не видят французского самолета, он выше, со стороны солнца, и может уйти незамеченным. Но нет! Одинокий пилот «кодрона» атакует вражескую четверку «альбатросов». Пулеметная очередь огненными искрами ударила по ведущему группы... Летчик видит, как метнулись к своим пулеметам немецкие стрелки. Их головной аэроплан, оставляя позади дымный шлейф и теряя высоту, уже уходит обратно, за линию своих окопов. Но трое оставшихся навалились теперь на одного француза. Увертываясь

виражами, то падая на крыло, то резко взмывая вверх, отважный пилот отвечает огнем на огонь. Натягивая трос, спускающийся с верхнего крыла, где установлен пулемет, он бьет по врагу короткими очередями. Ему слышно, как трещит пропарываемое немецкими пулями, туго натянутое полотно крыльев его самолета. Гулко, словно градины, барабанит свинец по фанерному фюзеляжу...

Кончились патроны в обойме верхнего пулемета, замолк и второй — в кабине стрелка. Но стрелок тут же хватает с пола карабин и, опустившись на колено, так, будто он в пехотном окопе, кладет на борт кабины, как на бруствер, свое ружье.

— Стреляй, Поль! — забывшись, кричит по-русски летчик, каким-то невероятным маневром выскочивший прямо под брюхо вражеского аппарата. — Стреляй!..

Точно споткнувшись о невидимую преграду, немецкий аэроплан зависает на миг в воздухе, сваливается на крыло и, кувыркаясь, летит к земле...

Сломленные неистовством бесстрашного воздушного аса, немецкие летчики бесславно покидают поле боя.

Случилось это в марте 1916 года под Верденом.

Кто же был мужественным пилотом одинокого «кодрона»? Неужели русский?.. Да! Доброволец, застигнутый войной далеко от Родины.

«Сержант Федоров — пилот, полный отваги и смелости, никогда не упускает случая атаковать немецкие аэропланы...» — так начинался приказ главнокомандующего французской армии маршала Жоффра о награждении Военной медалью Виктора Федорова. Первый, но далеко не последний приказ, отмечающий подвиги нашего соотечественника, который стал тогда известен всей Франции как «воздушный казак Вердена».

На страницах газет и журналов в ту пору часто встречались фамилии и других русских летчиков-добровольцев. Рядом с приказами главнокомандующего об их награждении, приказами командующих армиями печатались портреты героев воздушных сражений.

Справедливо ли, что люди, прославившие в чужом краю свою Отчизну сегодня неизвестны на Родине и совсем забыты их имена?..

Заслуга героев не только отвага, проявленная в боях. Они по праву относятся к основоположникам нового рода войск — воздушного, громко заявившего о себе именно на той, первой мировой, войне. Кроме того, они достойнейшие представители первого поколения русских летчиков, да и авиаторов вообще.

В эпоху космических полетов многие позабыли, что первые аэропланы поднялись над землей всего лишь в начале нынеш-

него века — на памяти еще живущих рядом с нами людей. Значит, и об этой волнующей поре, позвавшей в небо наших героев, об их пути к самолету, друзьях и наставниках просто нельзя не поведать.

Позволь же, друг-читатель, пригласить тебя пройти вместе с автором его путь к этой книге, разделить вместе с ним волнение поисков, радость внезапных открытий, постичь, пусть схематично, долгую дорогу человека в небо и, может быть, даже в чем-то помочь автору, ведь найдено, узнано далеко не все...

В прошлом я летчик. Обычный военный летчик, начавший свой путь в небо на знаменитом У-2, потом пилот громаднейшего четырехмоторного воздушного корабля ТБ-3, командир прекрасного предвоенного скоростного бомбардировщика СБ. Свою летную карьеру я закончил на грозном штурмовике Ил-2. В апреле 1945 года мы, авиаторы, помогали пехоте и танкам ворваться в Берлин.

После войны медицинские комиссии снова стали строгими. Признанный ограниченно годным к летной службе, я мог бы остаться в авиации инструктором, но невозможность вместе с товарищами пересесть на новые, скоростные реактивные самолеты продиктовала решение уйти из авиации совсем, начать все сначала...

Волею случая я стал радиожурналистом. Новая работа требовала частых полетов, но теперь уже в ином качестве. Было мучительно каждый раз вновь и вновь, молча, «про себя», сопереживать с летчиком, которого я даже не видел, его взлеты и посадки, безотчетным движением «исправлять» крены самолета... Ведь любой шофер, оказавшись в машине на положении пассажира, обязательно «тормозит» вместе с водителем. Рефлекс!

Но шофер-пассажир снова сядет за руль, а я?..

Как-то, возвращаясь из Новосибирска в Москву, я попал на борт корабля, где командиром экипажа оказался мой фронтовой друг.

Вскоре после взлета он позвал меня в кабину и, указав на кресло второго пилота, сказал:

— Садись, командир!

Повторять приглашения не пришлось. Второй пилот уступил мне место, я положил руки на штурвал Ил-18 и не снимал их до посадки в Свердловске. Это ничем не угрожало пассажирам: летчик оставался на командирском посту и мог вмешаться в любую секунду. Впрочем, держать самолет на курсе для пилота простое, даже нудное дело. Но для меня это был незабыва-

емо-радостный день. Хотелось запеть, как запел когда-то в первом самостоятельном полете...

И все же... «не годен». Хорошо, что все больше и больше втягивался в новое для себя дело. Суматошная, напряженная, очень оперативная работа корреспондента редакции «Последних известий» Всесоюзного радио помогла заглушить тоску по штурвалу. А тут еще приспела фантастически интересная командировка — одним из первых журналистов страны лечу на Северный полюс, чтобы рассказать о работе дрейфующей научной станции «Северный полюс-4», к Евгению Ивановичу Толстикову. Он не знал, что за эту трудную и опасную зимовку получит звание Героя Советского Союза. А я не предполагал, что после этой экспедиции напишу свою первую книгу «Полярные зори». Больше того, знакомство с полярной авиацией вскоре приведет меня к самым истокам ее зарождения — судьба подарит удивительное открытие. И я вновь послужу авиации — своей первой любви.



Ошибка энциклопедии

Весной 1956 года я приехал в Варшаву, чтобы вести репортаж о популярнейшем международном соревновании велосипедистов — гонке Мира. Теперь, когда есть телевидение, можно вообще не выезжать на трассу, а следить за происходящим, сидя у экрана в пресс-центре. Но это для ленивых журналистов. В ту пору было просто необходимо мчаться в автомашине за велосипедистами, наблюдая за ходом борьбы, успевать первым на финиш, где уже ждет микрофон, а потом еще спешить в радиостудию, чтобы передать свой репортаж в Москву.

Когда попадаешь к зарубежным коллегам, то не жди, чтобы тебя без расспросов и дружеского застолья отпустили в отель. Варшава в этом смысле не исключение.

Не знаю уж, как это произошло, но товарищи из польского радио узнали, что я недавно вернулся с Северного полюса, и, естественно, больше всего расспрашивали о жизни на льдине, арктических перелетах.

— Скажите, — спросил редактор русского отдела Станислав Коженевски, — а вам знакома фамилия Нагурский?

— Конечно! Это же русский офицер, если не ошибаюсь, поручик по Адмиралтейству, знаменитый авиатор. Вы о нем спрашиваете?

— Да, да, — оживился Станислав, — именно так. А что еще помните?

— Ну как же, — оживился я, — его считают отцом полярной авиации, ее основоположником, это и в энциклопедии написано. Он же первым в мире летал во льдах... Было это в 1914 году, когда искали пропавшую экспедицию русского мореплавателя Георгия Седова...

— Да, да..., — согласно кивает Станислав.

— Потом началась первая мировая война, он сражался на Балтике и погиб в бою. Правильно?

— Погиб? — как-то многозначительно переспросил собеседник. — Вы в этом уверены?..

— Конечно, погиб!

Это я твердо знал: замечательного русского летчика нет в живых, его именем названа у нас одна из полярных станций, откуда в 1954 году действовала высокоширотная экспедиция, доставлявшая грузы к Северному полюсу, в том числе и на станцию, где я зимовал. Правда, о полетах Нагурского, да и о нем самом опубликованных материалов почти нет, я специально интересовался этим. Но самые точные, хотя и краткие, сведения помещены в энциклопедии...

— У вас есть в редакции наша Большая Советская?

— Обязательно, сейчас принесу. — Станислав стремительно вышел из комнаты.

— Вы что, нашли какие-нибудь неизвестные материалы о Нагурском? — спросил я сидевшую рядом сотрудницу русского отдела.

— Право, не знаю, — смутилась она. — К стыду своему, впервые слышу эту фамилию, хотя она и польская...

Так вот в чем дело! Я никогда не задумывался о национальности Нагурского. Возможно, он и в самом деле поляк, служивший в царской армии, а теперь журналисты нашли здесь либо его родственников, либо неизвестные документы о самом летчике... Неспроста же завел Станислав этот разговор?.. Вернувшись с большим синим томом, он, по-прежнему загадочно улыбаясь, положил передо мной энциклопедию, раскрыв ее в нужном месте. Вокруг нас собралась уже целая группа сотрудников, почуявших некую сенсацию.

Читаю вслух: «Нагурский Иван Иосифович (1883—1917) — русский военный летчик, совершил первые полеты в Арктике на самолете в 1914 году в поисках русских арктических экспедиций Г. Я. Седова, Г. Л. Брусилова и В. А. Русанова. На гидросамолете летал с Новой Земли. Достиг на севере мыса Литке и удалился к северо-западу на 100 километров от суши. Находился в воздухе свыше 10 часов и прошел около 1100 километров на высоте 800—

1200 метров. Указал на возможность достижения Северного полюса на самолете».

— Выходит, все правильно? — не без гордости за свою осведомленность, спросил я. — Вы еще что-нибудь знаете, Станислав? Он поляк, Нагурский?

— Ладно, не буду вас мучить, получайте подарок от братского радио! — И Станислав дружески хлопнул меня по плечу. — Я познакомлю вас. с... Нагурским...

Все, в том числе, конечно, и я, разинули от удивления рты...

— С кем, с кем? Уж не ослышался ли я?

— С Яном Нагурским.

— С каким Яном, его братом, что ли? — пробормотал я.

— Спиритический сеанс, — рассмеялся кто-то. — Стась вызывает духов.

— Нет, в самом деле, вы шутите, Стась? — растерянно переспросила моя соседка. — Он же... погиб...

— До вчерашнего дня я думал то же самое, — признался Коженевски.

— Так что же случилось? — не выдержал я.

— На прошлой неделе в нашем Дворце науки и культуры был большой вечер творческой интеллигенции Варшавы. Среди других был там и наш известный писатель Центкевич, пожилой уже человек. Еще до первой мировой войны он участвовал в русских полярных экспедициях, написал книгу об освоении Севера...

— Эта книга, — перебил я, — у меня есть, она переведена на русский. Там тоже о Нагурском сказано, но не больше, чем в энциклопедии...

— Наверное, я не читал ее. Так вот, в антракте Центкевич встретил одного своего знакомого, тот был не один, а с каким-то тоже пожилым паном, и представил его писателю — «инженер Нагурский». А этот пан и говорит: «Рад познакомиться, я ваш читатель».

— Очень рад, очень рад... — Станислав разыгрывает перед нами в лицах эту встречу. — Простите, вы сказали — Нагурский?.. Уж не родственник ли вы известного в старое время летчика, который участвовал в поисках русского моряка Седова, я писал об этом?..

— Вы правы, пан Центкевич, родственник, и очень даже близкий. Я и есть летчик Ян Нагурский...

— Центкевич чуть в обморок не упал! Можете себе представить, что там началось!..

Началось и у нас. Перебивая друг друга, мы требовали подробности: как же могло произойти, что человека похоронили заживо, а он целых сорок лет молчал? Фантастика!

— Да я сам только что узнал об этом от своего товарища, который знаком с Центкевичем. Он дал мне



адрес Нагурского, и я успел договориться с ним о выступлении у нас на радио... Ну, Юрий, принимаешь мой подарок?

— Боже мой, Станислав! Принимаю ли я такой щедрый, просто царский подарок?! Это самая большая сенсация в моей жизни! Будет исправлена ошибка в энциклопедии, и какая ошибка!..

— Не только в вашей, и у нас и в Германии его похоронили, может быть, и еще где-то, не знаю.

— Да, — спохватываюсь я, — а как же мне его увидеть, гонка завтра в полдень стартует из Варшавы, можно к нему сейчас поехать?

— Не волнуйся, завтра в восемь часов утра вы встретитесь с ним у нас в редакции.

Если можно осчастливить человека, не просто человека, а журналиста, то большего и не придумать — подарить сенсацию!

Влюбленные не ждут своего часа так, как я ждал свидания с Нагурским.

...В редакционную комнату вошел высокий, слегка сутулящийся мужчина в синем спортивном полупальто. В светлых, коротко стриженных волосах почти не видно седин. На продолговатом сухощавом лице выделяются большие внимательные глаза. Высокий, открытый лоб.

Я успеваю заметить, что Нагурский взволнован: вздрогнули при рукопожатии его сухие крепкие пальцы.

Впрочем, как не понять состояние этого человека. Я еще не знаю обстоятельств его исчезновения и «смерти». Но просто ли воскреснуть из безвестности, вновь после целой жизни оказаться в центре внимания прессы, впервые подойти к микрофону?..

Так я познакомился с первым полярным летчиком мира Яном Нагурским.

Судьба этого человека воистину необыкновенна. Юноша из небольшого польского городка Влоцлавеска, избравший военную карьеру, после окончания Одесского юнкерского училища становится пехотным офицером, служит на Дальнем Востоке. Затем переезжает в Петербург, где одновременно с занятиями в морском инженерном училище осваивает летное дело в недавно открывшемся Всероссийском аэроклубе. Совершенствуется в офицерской Гатчинской школе. Теперь он уже военный летчик. После героических полетов в Арктике Нагурский участвует в войне, командуя отрядом гидросамолетов. Сбитый в одном из воздушных боев над Балтикой, он падает в море на горящем самолете...

Рапорт о гибели лейтенанта флота Нагурского и стал тем документом, который позволил историкам авиации завершить биографию летчика в 1917 году.

Но Нагурский не погиб. Раненный в бою, он был подобран английской подводной лодкой... Все это происходило в канун революции, после которой Нагурский вернулся в Польшу. Не пожелав выступить на стороне белополяков, начавших поход против молодой Советской России, Нагурский скрыл свой военный чин, записавшись рядовым солдатом. По ранению от службы был освобожден. Так летчик «похоронил» себя вторично, превратившись со временем в инженера-конструктора сахарной промышленности.

Записанное на пленку мое интервью с Нагурским было тут же передано в Москву. Сообщения о его «воскрешении» в газетах, журналах, по Всесоюзному радио вызвали огромный интерес к покорителю арктического неба. Советские полярники пригласили летчика в Москву. К тому времени мне удалось найти в архивах его личное дело, офицерский послужной список, интереснейшие документы, связанные с организацией экспедиции на поиски Седова, рапорты Нагурского, его отчет о полетах...

Если бы не встреча с писателем Центкевичем, Нагурский, вероятно, так бы и унес свою тайну в могилу.

— Подумайте сами, — объяснял мне уже в Москве Нагурский, — каково это — вдруг взять да и заявить: вот я, такой-то герой, жив, здоров и хочу получить теперь свою долю почестей? Никак невозможно было... И думать об этом давным-давно себе запретил. А тут... Сам не знаю, как решился открыться Центкевичу, от неожиданности, конечно, ведь встретил человека, который тоже написал, что я погиб... Не сдержался...

— А если бы не эта случайность? — спрашиваю Яна Иосифовича.

— Тогда счастья не было бы снова в России побывать... Друзей старых не встретил бы...

После этих встреч, знакомств со старыми русскими летчиками, соратниками Нагурского, располагая уникальными архивными материалами, я написал небольшую документальную повесть «Он был первым». Правильнее было бы назвать ее «Они были первыми» — рядом с Нагурским полноправным участником его исторических полетов нужно назвать и его механика, матроса-добровольца Евгения Кузнецова, родоначальника отважного племени полярных авиамеха-

ников. Но никаких документов о рядовом матросе царского флота, кроме приказов выслать его с Черного моря в Петербург, найти мне так тогда и не удалось.

История первых полярных авиаторов мира оказалась связанной с Францией. Для поисков экспедиции Седова был специально подготовлен французами самолет «Морис Фарман». Нагурский принимал и испытывал его в Париже, а Кузнецов своими руками собрал, отрегулировал и подготовил к полетам разобранный на части аэроплан и мотор, что в Арктике было делом крайне нелегким.

Кузнецов принимал участие и в полетах Нагурского: у острова Заячий, где была найдена избушка Седова, в запаянной банке Нагурский оставил рапорт, в котором назвал и Евгения Кузнецова как участника этого полета.

Удалось найти рапорт Нагурского морскому командованию о том, что Кузнецову не было выплачено положенное ему как рядовому денежное довольствие в размере... одного рубля в сутки.

Тот же адмирал, что отдал приказ отправить матроса для участия в экспедиции, наложил резолюцию: «Оставить без последствий».

Так отблагодарило матроса-добровольца за его подвиг царское военно-морское начальство. Нагурский получил орден, а Кузнецову и суточных не заплатили...

Неужели же мы теперь не сможем воздать должное первопроходцу арктических воздушных трасс? Даже фотографии его не сохранили архивы, как их найти?

После выхода книжки я несколько раз рассказывал о Кузнецове по радио, телевидению, пытался привлечь к поискам однофамильцев, специально опубликовав в одном из журналов обращение к ним... Безрезультатно.

И все же долгожданное «открытие» Евгения Кузнецова совершилось, но честь его принадлежит уже не мне, а журналисту-правдисту Евгению Фадееву. И вот как это произошло.

Ровно через двадцать лет после моей встречи с Нагурским правдист Евгений Фадеев во время поездки по Польше, зная, что первый полярный летчик жив, разыскивает и навещает его.

Нагурский рассказывает Фадееву уже известные читателю обстоятельства, вызвавшие ошибку в энциклопедии, показывает ему свой семейный альбом, фотографию Юрия Гагарина, заметив при этом:

— Это похоже на чудо — гулять по Гатчине с Нестеровым и стать свидетелем полета Гагарина. Читать в газетах о буднях в обыкновенной Арктике сегодняшней «СП-23» и разыскивать экспедицию Седова.

Наконец, показана вдвойне приятная телеграмма от советских полярников с Земли Франца-Иосифа: «Дорогой Ян Иосифович! Поздравляем Вас с днем рождения. Желаем бодрости, доброго здоровья, долгих лет жизни. С дружеским приветом — коллектив станции Нагурская».

Вернувшись в Москву, Фадеев готовит очерк для «Правды» и приходит посоветоваться к автору книги о Нагурском и статьи в новом издании БСЭ, которой я горжусь не меньше, чем повестью, — посчастливилось исправить такую ошибку!

Очерк Фадеева написан хорошо, увлекательно. Мы вносим некоторые уточнения, и тут меня осеняет счастливая мысль...

— Слушайте, Женя, вот уже двадцать лет я безуспешно ищу следы механика Кузнецова, он ведь не меньший герой, чем Нагурский. Хорошо бы попробовать поискать его с помощью «Правды», а вдруг...

— Отличная идея, — соглашается Фадеев.

«Правда» получила десятки интереснейших откликов на этот очерк не только со всех концов нашей страны, но и из разных стран мира.

Так из далекой Африки пришло сообщение, а потом приехал к нам в страну Андрей Владимирович Литвинов. Он родился в Париже, сражался в рядах французского Сопротивления в годы второй мировой войны, потом стал геологом и уехал в Африку. После смерти отца у него остался альбом с фотографиями — «Гидроавиация Балтийского моря 1914—1915 гг.». Этот альбом был подарен другу отца самим Нагурским!

Андрей Владимирович передал бесценный альбом Центральному музею Вооруженных Сил СССР.

Но, пожалуй, самым удивительным было письмо от... сына механика Евгения Кузнецова, да еще с фотографией отца!

Евгений Фадеев проявил незаурядный талант журналиста-исследователя. Он отправился по следам полученных писем, фотографий и других документов. Собрал интереснейшие материалы. И в «Правде» появился еще один очерк Евгения Фадеева — о механике Нагурского — севастопольском моряке Евгении Владимировиче Кузнецове, ставшем впоследствии тоже летчиком: он воевал на Южном фронте и на Северном, вел разведку в заливах Балтийского моря, бомбил вражеские корабли, защищал Красный Питер. Евгений Кузнецов погиб 2 апреля 1920 года в Петергофе при испытании нового самолета...

Когда вышла моя книжка о Яне Нагурском, тут же пошли письма его сослуживцев по армии и авиации, свидетелей его полетов, совершенной им первым мертвой петли на гидросамолете...

Помнится, прежде чем прочесть письмо из эстонского города Тарту, в котором еще не бывал, я внимательно рассматривал изображенное на конверте здание Тартуского университета. Это одно из старейших учебных заведний России окончил еще в 1908 году мой отец. Что же пишут из города его юности?

...Каллиграфический почерк и несколько старомодный стиль невольно обратили меня мыслями к поколению отца, мы уже так не пишем, что-то утеряно в культуре письма...

Оказывается, корреспондент не только мой читатель, но еще и пропагандирует книжку, послал ее знакомому — английскому историку авиации мистеру Ваадену. Это интересно!.. А вот и ответ Ваадена! Он воспроизведен по-английски: еще одно доказательство воспитанности неведомого мне... (заглядываю в конец многостраничного послания) Эдгара Ивановича Меоса: ничего от себя, читайте оригинал отзыва.

Хватаю словарь, тут нужно разобраться точно...

«Благодарю Вас за письмо, особенно за книгу «Он был первым». Читал с большим интересом. И не только я один. Книгу эту в Англии хорошо встретили, поскольку в ней собраны сведения о ранних днях русской авиации и об этом известном русском пилоте морской авиации, о подвигах которого и необычной судьбе у нас почти ничего не знают...»

Дома никого нет, не с кем поделиться радостью. Так и не дочитав письмо до конца, звоню отцу. Ему уже около восьмидесяти лет, и успехи единственного сына — самая большая радость.

Едва услышав о необычном письме, человек дотошный и весьма скрупулезный по отношению к документам — старый русский юрист, бывший петербургский присяжный поверенный, требует:

— Читай все с самого начала!

Читаю, повторяю отзыв англичанина.

— Это все? — спрашивает отец. — Кто этот человек? Как он подписался?

— Эдгар Иванович Меос.

— И только?

— Возможно, еще что-то есть, письмо большое...

— Ты что, смеешься надо мной? — вспыхивает отец. — Читай немедленно дальше и ничего не пропускай.

После сообщения о том, что книжки в Таллине все распроданы, Эдгар Иванович ездил туда специально, он деликатнейшим образом просит прислать экземпляр с автографом для его коллекции книг об авиации, поскольку свой экземпляр отправил в Англию.

— Пошли немедленно! — распоряжается отец. — Что дальше?

«Теперь позвольте представиться: я, бывший летчик русской армии, учился во французских школах высшего пилотажа, воздушного боя и воздушной стрельбы в По и Казо, а потом стажировался на французском фронте в 3-й эскадрилье «Аистов».

— Интересный человек, — комментирует отец.

— Интересный, — соглашаюсь я, еще не подозревая, что самое главное в этом письме впереди. Не стану его цитировать дальше, оно большое, но из него я впервые узнаю, что в годы первой мировой войны среди офицеров французской авиации было много русских летчиков-добровольцев, имена которых знала вся Франция и... практически ничего не знала об их подвигах Россия. Виктор Федоров, сбивший тогда чуть не два десятка вражеских самолетов, Харитон Славороссов, Белоусов, Пульпе, Аргеев, Маринович, Кириллов, Жариков...

Меня поразил и сам факт, и обилие имен. Почему же мы, так хорошо знающие все о подвиге француз-

ского полка «Нормандия — Неман», не имеем понятия о такой достойной странице истории русской авиации?

Завязалась переписка. Эдгар Иванович оказался весьма обязательным человеком. Чтобы ответить на мои вопросы, он не только сообщал о том, что знал, но рассылал запросы в разные города своим старым коллегам по авиации, разбросанным по всему миру, присылал документы.

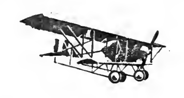
«...Отвечаю на ваш вопрос: как попали русские летчики во Францию? Были летчики-спортсмены, застигнутые во Франции войной, политические эмигранты, бежавшие из германского плена, просто добровольцы — люди, жившие в то время во Франции, наконец, командированные из России военные летчики для обучения в специальных школах высшего пилотажа и воздушного боя, среди которых был и ваш покорный слуга. Между прочим, я окончил обе школы и по протекции русского военного агента *(военного атташе. — Ю. Г.),* попал в ряды «Аистов».

Моим учителем воздушного боя был Жорж Гинемер, чье имя как «метеора войны» высечено на стене Пантеона.

О русских летчиках во Франции писали очень много, их имена не раз назывались в приказах по армии. Русский художник Сергей Соломко написал несколько картин, изобразив наших летчиков-добровольцев.

Неутомимость «русских крылатых казаков», их хладнокровие, героизм приводили в восхищение даже скупое на похвалы французское командование...»

Это было чрезвычайно интересно... но, чтобы ожила та эпоха, прояснились судьбы героев, понадобились долгие и долгие годы поисков.



Мечта о крыльях

Продолжая поиски в архивах, я засел за книги по истории авиации. Их, к сожалению, оказалось до обидного мало, а хотелось составить представление об удивительном пути от мифических крыльев Икара до первого аэроплана.

Помните неумирающую легенду о людях-птицах — Икаре и Дедале? Изустное предание записал Овидий, а неведомый древнегреческий художник за две тысячи лет до нашей эры высек ее героев на мраморном барельефе, еще один нарисовал на прекрасной вазе... Летят в поднебесье отец и сын, гордо раскинув крылья, склеенные воском из птичьих перьев, нитками шитые... А летят... И хотя солнце растопит воск на крыльях дерзкого юноши, и рухнет он в море, люди, мечтающие о крыльях, назовут море это Икарийским в честь храбреца.

Мифы не только развлекают, они обнадеживают мечтателей, зовут дерзать. Приблизительно за четыреста лет до нашей эры уже в письменной истории начинают встречаться рассказы о полетах механических конструкций, вроде деревянного голубя ученого-геометра Архита. Во времена Нерона римляне могли наблюдать опыты с примитивными планерами. Средневековые историки описывают «железную муху» Йоганна Мюллера, жившего в XV веке.

Особое место занимают величайшие открытия Леонардо да Винчи, первого изобретателя геликоптера, воздушного винта.

Мысли об освоении воздушного океана одолевают даже духовных особ. Так, в XVII веке Джон Уилкинс, лорд-епископ Честерский, указал четыре способа, которыми люди могут подняться в воздух: дыханием ангелов, при помощи домашних птиц, посредством

крыльев, прикрепленных к телу, и с помощью колесницы.

Его современник, итальянец Франческо де Лана, основываясь на совершенно верном научном расчете, предложил построить такую «колесницу» — паровую машину «легче воздуха», но не сделал даже попытки к тому. «Бог не потерпит, — сказал он, — чтобы изобретение имело успех. Ибо всякий понимает, что не будет города, который сумеет противостоять нападению, так как наш корабль сможет во всякое время спуститься на него, высадить солдат. То же самое произойдет и с кораблями в море... Он сможет опрокинуть их, убить людей, сжечь корабли искусственным фейерверком с зажигательными ядрами. Это же они могут проделать и с огромными зданиями, замками и городами, причем те, кто будет совершать нападение сверху, будут находиться на расстоянии полета снаряда, тогда как те, кто будет внизу, не смогут обороняться».

Другой создатель таинственного летательного аппарата, бразильский ученый-физик Лоуренцо Гуцмао, в 1709 году обратился к португальскому королю за содействием своему изобретению, детали которого так и остались неизвестны. В прошении Гуцмао обещал королю открыть земли, лежащие близ полюсов, и выдвинул совершенно новое для того времени требование: о наказании страшными карами всякого, кто осмелится воспользоваться его проектом без разрешения автора или его наследников. Другими словами, Гуцмао просил патент. Просьба ученого была удовлетворена: королевский указ грозил смертной казнью всем, кто осмелится нарушить привилегии изобретателя.

Этот проект и королевский указ дали повод к любопытной газетной «утке». В том же, 1709 году, в Вене была выпущена интереснейшая брошюра о «летающем корабле», который будто бы прибыл из Лиссабона вместе со своим изобретателем. По пути «иностранный патер», как говорилось там, «пролетел мимо луны, обитатели которой (лишенные ног и ползающие как улитки) страшно перепугались».

Была помещена в брошюре и иллюстрация, изображающая этот фантастический воздушный корабль: овальный корпус с вытянутым вперед орлиным клювом, прямоугольные крылья и такой же хвост (руль

поворота), на котором развевается португальский флаг. Внутри корабля на четырех столбах натянуто нечто вроде сетки, очень напоминающей современную мощную радиоантенну, а под ней в кресле у подзорной трубы сам «аэронавт». Есть еще какие-то непонятные приборы, что-то похожее на глобус, и латинскими буквами помечены все главные части «конструкции»...

А сколько положено реальных жизней за право уподобиться птице! Бесчисленные смельчаки, бросавшиеся с горных утесов, с церковных колоколен, с крыш, пытаясь подобрать крылья, способные удержать человека. Уже и воздушный шар изобрели братья Монгольфье, но никто не знал, каким должно быть крыло, что за сила держит его в воздухе.

Первым открыл и объяснил подъемную силу крыла немецкий инженер Отто Лилиенталь, выпустив в 1889 году знаменитую книгу «Полет птиц как основа авиации». И тут на крыльях-планерах стали отрываться от земли храбрецы в разных странах и, конечно же, в России тоже.

В эту пору в маленьком американском городе Дайтоне приобретали все большую популярность механики-самоучки братья Вильбур и Орвилл Райт. То они смастерят печатный станок и выпустят свою газету, то, следуя моде, увлекутся велосипедом, конечно, сделав его сами. Езда на велосипедах была тогда для американцев своего рода помешательством. Среди множества велоклубов самым популярным был «клуб сотни», члены которого совершали стокилометровые путешествия. Однако стоили машины дорого — до двухсот долларов. Братья создали более дешевый велосипед собственной конструкции «Ван-Клив» и наладили его выпуск.

Не получив никакого образования, они с детства пристрастились к чтению. Узнав из журнала об опытах Лилиенталя, братья Райт, делавшие все основательно, принялись за изучение механизма полета птиц, построили планер. Гибель Лилиенталя в полете подсказала им, что управлять планером, балансируя собственным телом, как это делал инженер, ненадежно, управлять нужно самими крыльями!..

В один из дней вездесущие мальчишки разнесли по городу весть о новой выдумке братьев Райт.

— Один в автомобиле сидит за рулем, а другой прицепил канатом свои крылья и летит за ним... Да-

леко так!.. — захлебываясь от восторга, рассказывает приятелям парнишка. — Потом поменялись и опять погнали. Вот здорово!..

Шло лето 1903 года. Трудно сказать, кому из братьев пришла в голову весьма разумная мысль, неожиданно простая, как все великое:

— Почему нас должен таскать автомобиль?.. Давай поставим прямо на планер автомобильный мотор!..

— Черт возьми, прекрасная идея! К мотору воздушный винт...

17 декабря 1903 года дата практического рождения аэроплана. На планере с мотором и двумя винтами Вильбур Райт продержался в воздухе 59 исторических секунд!

Через год был построен более совершенный аппарат. Понимая, что их открытие предвещает революцию в покорении воздушных высот, они решили до поры до времени держать свои опыты в секрете.

Промелькнувшее было в печати сообщение об их полетах излагало событие весьма туманно: «...Господа Вильбур и Орвилл Райты из штата Огайо испытали вчера в Кити-Хаук новую изобретенную ими машину. Опыт вполне удался. Летающая машина пролетела против ветра... расстояние более четырех километров и опустилась на заранее намеченное место».

К этому времени уже были широко известны управляемые аэростаты-дирижабли и «летающую машину» вполне можно было принять за какую-то новую разновидность дирижабля. Рисунок аэроплана, сделанный американским журналистом, по настойчивой просьбе братьев опубликован не был.

А что же в Европе?

Аэропланы строили и до братьев Райт: инженер Можайский в России, потом изобретатель пулемета Максим — в Англии, механик Адер и математик капитан Фербер во Франции, да и многие другие, но... машины разбивались при попытке оторваться от земли или падали, едва оказавшись в воздухе.

Шло время. В Париже особой популярностью пользовался сын богатого бразильского плантатора, удачливый воздухоплаватель Сантос-Дюмон. На своих аэростатах он часто появлялся то на скачках, то на военных парадах, гуляниях и спускался с неба прямо на улицы — в толпу. Эксцентричный аэронавт ле-

тает ужинать в Булонский лес. После утренней прогулки на аэростате спускается возле своего дома на улице Вашингтона, и, пока завтракает, его аэростат тихо колышется на ветру, привязанный к дверной ручке.

Такой человек не мог не увлечься авиацией. Осенью 1906 года появляется на свет крохотный аэропланчик «Демуазель» («Стрекоза»). Сантос-Дюмон пролетает на нем 220 метров! Это первый зарегистрированный в Европе удавшийся полет. Начало положено.

Успех Сантос-Дюмона воодушевил многих. Экспериментирующий с планерами состоятельный парижский адвокат Аршдакон учреждает во французском аэроклубе специальную авиационную комиссию. Из своих средств он назначает приз в 50 тысяч франков тому, кто первым совершит полет по замкнутой кривой расстоянием не менее километра.

Такой громадный приз сразу подстегивает развитие нового вида спорта. Пока еще только спорта. Желающих заняться им становится все больше, но не каждый способен сам построить аппарат. Предприимчивый помощник Аршдакона молодой механик Габриель Вуазен догадывается открыть мастерскую аэропланов. Он принимает заказы от состоятельных, неробкого десятка, людей.

Первым получает двукрылый планер с мотором биплан «вуазен» скульптор Леон Делагранж.

С огромными предосторожностями хрупкий аппарат выводят в поле. А как на нем летать?.. Этого не знает никто, в том числе и сам Вуазен. Он только теоретически может объяснить Делагранжу:

— Побежит, наберет скорость... тогда вы сделаете рулем вот так... И подниметесь... Потом выключите мотор... Опустите руль... И он сядет...

— Попробуем... Не боги горшки обжигают, — решительно говорит Делагранж и забирается на открытое сиденьице меж крыльями.

Затарахтел моторчик, задымил, покатился, подпрыгивая и покачиваясь на велосипедных колесиках воздушный экипаж... Подпрыгнул сильнее, дернулся, еще подскочил, резко рванулся ввысь, встал на дыбы, тут же завалился на бок и грохнулся на траву...

Подбежавшие Вуазен и его помощники вытащили из кучи сломанных деревяшек и скомканного полотна

несколько ошарашенного пилота. К счастью, Делагранж отделался легкими ушибами.

— Будем строить новый аппарат, Габриель, — тут же заявил Вуазену не павший духом Делагранж, — отступать не в моих правилах!

Известный автогонщик Анри Фарман, тоже заказавший Вуазену аэроплан, был более осторожным. На поле Исси-ле-Мулино под Парижем он построил небольшой ангар, где и поставил свой аппарат. День, другой, третий Фарман только рулит по полю. Сначала медленно, потом быстрее...

Освоившись с аэропланом, опытный спортсмен разгоняет свой «вуазен», легонько отрывает его от земли... И тут же, прямо перед собой, опускается. Он интуитивно чувствует, что каждый такой урок приближает его к непременному успеху.

26 октября 1907 года Фарман пролетает 770 метров. Это рекорд.

Но Фарман не дилетант. Он видит недостатки конструкции аэроплана и совершенствует ее. После этого, уже в присутствии публики, спортсмен поднимается в воздух и на небольшой высоте совершает над Исси-ле-Мулино полный круг!

Сияющий Арщдакон поздравляет пилота с победой, вручает ему чек на 50 тысяч франков. Париж торжествует.

Никто в Европе пока еще и не знает о том, что за океаном, в Америке, братья Райт уже часами парят в воздухе. Райты упрямо хранят свою тайну...

В Европе же газеты, публика в полном ажиотаже, все следят за соревнованиями первых покорителей воздуха.

Леон Делагранж осваивает свой второй «вуазен», и на этот раз ему сопутствует удача — он бьет рекорд Фармана по дальности полета. Арщдакон вручает ему кубок.

Меценаты, газеты устанавливают для смельчаков новые призы. Фарман завоевывает рекорд продолжительности полета — он продержался в воздухе 15 минут!

А Делагранжу уже аплодируют в Риме, Милане — первый в мире пилот-гастролер. В Турине, осмелев, он берет на борт пассажира!..

Но разве Фарман может уступить? Он поднимает в воздух самого Арщдакона, затем совершает первый

перелет из города в город. В Реймсе, куда Анри Фарман прилетел из Буи, его ждала триумфальная встреча...

Тем временем в спор двух соперников включается талантливый инженер Луи Блерио. У него мастерская в городе По. На изящном моноплане собственной конструкции он тоже ставит рекорды, но — что еще важнее — открывает первую летную школу.

Зная, что происходит во Франции, братья Райт начинают переговоры с правительством этой страны, оценив свой самолет в миллион франков.

Но дадут ли им столько денег? Французские конструкторы и авиаторы вот-вот нагонят американцев. Кстати, один предприимчивый французский журналист, когда стали известны успехи Райтов, поехал в Америку и нашел там тот самый неопубликованный рисунок их аэроплана. Помещенный во французской газете, он кое-что подсказал европейским конструкторам. Нет, не зря братья опасались прессы!

Вновь заявил о себе капитан Фербер, который еще пять лет назад указал правильный путь самолетостроения, хотя тогда ему не повезло. На своем аэроплане Ф-IX он пока не бьет рекордов, но аналитический ум конструктора и математика подсказывают ему новые выводы, новые конструктивные решения, он строит дерзкие планы, но...

Самолет Фербера идет на посадку. Скорость небольшая, перед глазами пилота мелькает поросшее цветами и высокими травами поле... Вот уже земля... Аппарат бежит, наматывая на колеса высокую траву... Вдруг левое колесо проваливается в скрытую травой канаву, аэроплан медленно, словно нехотя, поднимает хвост и грузно переваливается на спину...

Прибежавшие на помощь товарищи вытаскивают из-под обломков тело погибшего Фердинанда Фербера...

Первая жертва авиации...

А во Францию уже прибыл Вильбур Райт. Засиделись они в Америке, только за полмиллиона франков удалось продать свой аэроплан. Да и то деньги обещают выплатить, если они на своем аппарате пролетят не менее пятидесяти километров и с пассажиром.

Первый полет, и Райт устанавливает мировой рекорд высоты полета — 110 метров.

Пролететь 50 километров? Пожалуйста! Еще рекорд: Райт находится в воздухе 2 часа 20 минут! Неслыханно!

Так в 1908 году один за другим Райтом были побиты все рекорды французов и завоеваны все объявленные призы!

Что же касается полета с пассажиром, то Вильбур Райт перекатал чуть ли не пятьдесят человек, да еще обучил полетам Поля Тисандье и Шарля де Ламбера.

Днем 18 октября 1908 года Париж стал свидетелем подлинного чуда. Впервые над самим городом, да еще на невероятной высоте, появился аэроплан. Он летел к центру, где вздымалась к облакам Эйфелева башня...

Замерли задравшие вверх головы парижане, остановились фиакры, кареты, автомобили. Их пассажиры присоединялись к изумленным пешеходам. Люди, заметившие из окон необычное состояние улицы, выбегали из домов...

Двукрылый аэроплан, забираясь все выше и выше, гордо пролетел над самой Эйфелевой башней. Пилот, не слыша восторгов обезумевшей от радости и потрясения толпы, сделал круг и ушел в обратную сторону к аэродрому Жювизи, откуда совершил взлет.

Этим летчиком был Шарль де Ламбер!

Его полет по тем временам был действительно выдающимся.

Как только известие об этом дошло до Петербурга, Всероссийский аэроклуб (уже есть такой!) постановил открыть список русских пилотов, которых тогда еще не было, именем... Шарля де Ламбера.

Почему?

Отец де Ламбера, родившийся на острове Мадейра, недолго служил в одном из русских учреждений во Франции и по каким-то соображениям, возможно политического свойства, принял русское подданство.

Хотя его сын никакого отношения к России не имел, он по отцу числился в русском подданстве...

Это наивное желание отцов аэроклуба как-то приобщиться к событиям, происходившим в авиации, и принятое ими решение было не более чем любопытным казусом и никем всерьез не воспринималось. О нем забыли вообще после того, как появился действительно первый русский летчик Михаил Ефимов,

талантливый ученик самого Анри Фармана. Но этого надо было еще дождаться...

Как только летчиков во Франции стало больше, начались публичные состязания авиаторов — «митинги». Спортивные общества, городские власти, редакции газет, богатые меценаты охотно жертвовали деньги на их проведение. Устанавливались огромные призы, что еще сильнее подстегивало развитие техники и рост мастерства авиаторов. Они стали кумирами толпы. Лоскуток одежды знаменитого пилота был ценнейшим сувениром. Француженки с восторгом демонстрировали пятна, которые оставались на их костюмах от масла, капавшего из моторов пролетавших над зрителями аэропланов.

Удача приносила авиаторам всемирную славу и крупные денежные вознаграждения.

25 июля 1909 года неутомимый Луи Блерио впервые перелетает через Ла-Манш и пересекает границу двух государств.

Через год авиатор Л. Полан совершает перелет из Лондона в Манчестер (300 километров) и выигрывает приз газеты «Дейли мейл» в четверть миллиона франков...

В 1908 году в Петербурге и Одессе открываются первые аэроклубы, в Москве и Киеве общества воздухоплавания. Пока увлекаются полетами на планерах, самые смелые мечтают овладеть аэропланом, но своих аппаратов в России пока нет, и сделать это можно только во Франции. И вот первые россияне отправляются в школы Блерио и Фармана.

Вице-президент Одесского аэроклуба, финансовый воротила Анатра и его приятель банкир Ксидиас быстро смекнули, что появилась новая возможность заработать хорошие деньги — демонстрировать полеты в городах России. Где найти, а точнее, купить летчика?

Знаменитый веломотоавтогонщик и планерист Сергей Уточкин, уже уехавший во Францию, отказывается от предложения банкира летать на его «барском» самолете и гастролировать по стране.

На переговоры приглашена другая одесская знаменитость — велогонщик, дважды чемпион России по мотоциклетным гонкам, электрик железнодорожного телеграфа Михаил Ефимов. У этого в отличие от Уточкина никаких денег нет. Конечно, он готов ехать на

хозяйский счет в Париж, на любые другие условия, лишь бы научиться летать.

Контракт подписан. С представителем своих новых хозяев, издателем журнала «Спортивная жизнь» Эмбросом, Ефимов выезжает во Францию.

Эмброс должен заказать аэроплан и определить подопечного на учебу.

Шалонское поле городка Мурмелон-ле-Гран. Здесь ангары и школы братьев Фарман, братьев Вуазен, школа фирмы «Антуанетт».

«В школе только летать учили, — вспоминал потом Ефимов, — а до остального приходилось доходить самому. А как тут быть, когда я ни слова по-французски не знаю! С самолетом еще как-то разобрался — все же планер я уже собирал, — а вот мотор, сердце аэроплана, дался мне нелегко. Мотор «Гном» ротативный (вращающийся), сложный...» Помогли Ефимову случайно встреченные наборщики русской типографии в Париже, познакомили с французами-мотористами. «Так я попал на завод, где собирали и ремонтировали моторы. Время было зимнее, летали мало. Я у Фармана сказался больным и месяц проработал на моторном заводе в качестве ученика. Нужно сказать, что рабочие меня усиленно учили, и я хорошо освоил мотор... Позже в одном французском спортивном журнале писали, что только у меня за все время моих полетов во Франции и Италии ни разу не останавливался мотор и я не имел ни одной аварии».

Человека можно научить всему, любому делу, но один будет только повторять заученное, не внося ничего своего, другой и учителей может обойти — это уже талант. Ефимов оказался талантливым летчиком.

21 января 1910 года он блестяще сдает экзамен на звание пилота и сразу же, как сообщал одесский журнал «Спорт и наука», «Фарман, признав Ефимова самым выдающимся и самым способным из своих учеников, поручил ему обучение пилотажу четырех офицеров французской армии».

Так русский летчик становится участником подготовки первых французских военных авиаторов.

Ефимов летает на самом новейшем аэроплане — четвертой модели фирмы «Фарман». Соревнование конструкторов и пилотов продолжается с неослабевающим азартом. Анри Фарман готовит своего любимого

ученика к побитию мирового рекорда Орвилла Райта по длительности полета с пассажиром.

Всего десять дней назад Ефимов получил звание пилота и уже вступает в соревнование с обладателем мирового рекорда!

— Какая смелость! — удивляются в толпе зрителей, собравшихся на Шалонском поле.

— Почему этот русский, а не сам Фарман? — спрашивают другие.

— Зачем ему позориться? — откликается скептик. — Что, у Блерио или Вуазена хуже аппараты, однако они не лезут...

Тем временем новенький «фарман» с пятидесятисильным мотором «Гном» начинает разбег от ангара и уходит в полет. В пассажирской кабине хозяйский «дядька» Эмброс. Если полет удастся, то и его имя войдет в историю, к тому же он опишет это событие в своем журнале.

...Зрители все чаще посматривают в сторону судейской трибуны, где черными цифрами на щите обозначаются минуты полета. Рядом поднят один белый флаг, обозначающий часы. Ефимов летает уже второй час. Если рекорд будет побит, взовьется над судейской трибуной красный флаг.

«...Ефимов впереди, я за его могучей спиной, — напишет потом Эмброс. — ...Условились с Ефимовым относительно сигналов между нами (говорить на лету невозможно, все заглушает шум мотора): три удара по шее обозначает, что рекорд Райта побит... Три удара по спине — нужно спускаться. «Когда будете бить, так посильнее, — просит Ефимов. — А то не почувствую...»

Аэроплан продолжает кружиться над полем.

«Напрягаю зрение, — продолжает свои воспоминания Эмброс, — комиссары предупредительно вывесили на столб фонарь, и перед ним, о радость, развевается красный флаг — рекорда Райта больше не существует...»

Первый русский летчик завоевывает мировой рекорд! Имя Ефимова обходит все газеты Европы и Америки. Ему предлагают самые заманчивые контракты, приглашают даже в Аргентину, гарантируя баснословную для него сумму гонорара — 70 тысяч франков! Но... Анатра и Ксидиас заполучили Ефимова на три года, и он их собственность. В случае нарушения

контракта Ефимов должен выплатить неустойку в 15 тысяч рублей... Хозяева требуют возвращения летчика в Одессу.

В ответ на это требование Ефимов просит банкира Ксидиаса изменить условия контракта. Летчику грозят лишением пилотского диплома, а в России всякими карами. Газеты уже обнародовали сообщения о схватке летчика с банкирами, становится известной телеграмма Ефимова президенту Одесского аэроклуба:

«Нужда с детства мучила меня. Приехал во Францию. Мне было тяжело и больно: у меня не было ни единого франка. Я терпел, думал: полечу — оценят. Прошу Ксидиаса дать больному отцу 50 рублей, он дает 35. Оборвался, прошу аванс 200 рублей, дает 200 франков. Без денег умер отец, и без денег я поставил мировой рекорд с пассажиром. Эмброс говорит: ждите награды! Кто оценит у нас искусство? Здесь за меня милые ученики заплатили, спасибо им... Больно и стыдно мне, первому русскому авиатору. Получил предложение ехать в Аргентину. Заработаю — все уплачу Ксидиасу. Если контракт не будет уничтожен, не скоро увижу Россию. Прошу извинить меня».

14 февраля 1910 года телеграмма была опубликована в газете «Одесский листок». Разразившийся скандал нужно было погасить.

Через два дня та же газета сообщает, что «после обмена телеграммами между Ксидиасом и Ефимовым достигнуто временное соглашение. Ефимов приезжает в Одессу, чтобы совершить один полет...».

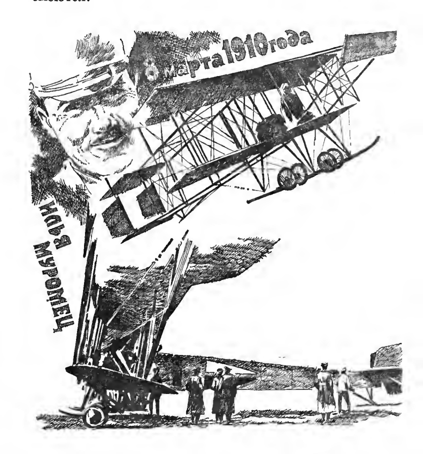
Земляки встречают Ефимова с почетом и радостью, но ему предстоит возвратиться во Францию, чтобы принять участие в крупнейшем авиационном митинге, назначенном на апрель в Ницце, а для этого необходимо вырваться из кабалы.

В очень хорошей книжке о Михаиле Ефимове его племянницы Е. Королевой и В. Рудника «Соперники орлов» весьма выразительно, а главное, достоверно, описан разбор конфликта летчика с Ксидиасом, происходивший в аэроклубе под председательством нового президента Анатры.

«Ксидиас явился на заседание в сопровождении адвоката. Атмосфера накаляется...

— Да, я хочу добиться мировой славы, — взволнованно говорит Ефимов. — Но не лично для себя, а для России. До сих пор ни один русский не участво-

вал в международных авиационных состязаниях. Вы знаете, что над русскими за границей посмеиваются? Куда, мол, русскому медведю в небо! А я хочу показать им, на что способны русские. Пусть не смеются!



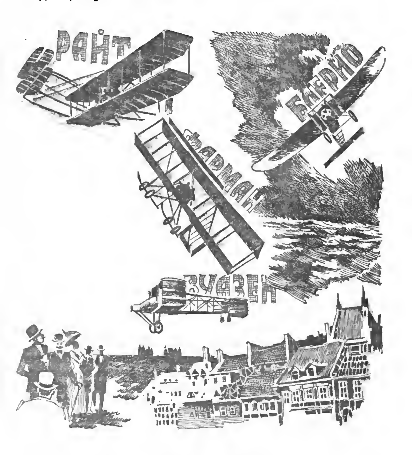
— Если уж вам так надо ехать во Францию, — с иронией произнес банкир, — то я не возражаю: уплатите неустойку, и вы свободны!

Ксидиас уверен, что этим аргументом сразу же поставил Ефимова на место, в его глазах нескрываемое торжество.

— И вы настаиваете на пятнадцати тысячах? — спросил авиатор.

— Ладно, я бы взял и десять!

— Господа! Прошу быть свидетелями, — говорит Ефимов. Достав бумажник, он быстро отсчитывает двадцать шесть тысяч франков. — Прошу, господин Ксидиас, пересчитайте!



У банкира от изумления открылся рот. Удивлены и все присутствующие. Откуда у Ефимова деньги?...»

Получив расписку Ксидиаса о расторжении контракта, Ефимов свободным человеком покидает аэроклуб.

8 марта 1910 года — памятная дата истории отечественной авиации. В тот день первый русский летчик совершает первый свой полет в России.

На одесском ипподроме Бегового общества собралось несметное количество горожан. 500 городовых наблюдают за порядком, наряды войск сдерживают толпу.

В свитере, вязаной шапочке и русских сапогах Ефимов подходит к своему «фарману». Одесситы уже знают об истории с Ксидиасом, но тоже не могут понять, где раздобыл Ефимов такую большую сумму? Только близким он рассказал, что получил их в долг у Фармана, на самолете которого будет летать в Ницце.

Сенсационное сообщение газеты «Русское слово» так обрисовало этот полет: «Дважды обойдя по воздуху огромный круг со скоростью до 60 верст в час, Ефимов легко и великолепно спускается.

Публика с энтузиазмом его приветствует. Воспитанники железнодорожного училища подхватывают Ефимова на руки и покрывают большим венком...»

Триумфальное пребывание в Одессе омрачено лишь подлостью его вчерашних хозяев: Ефимова проваливают на приеме в члены Одесского аэроклуба. «Соратник» летчика — Эмброс — по-холуйски поносит Ефимова в газетах, зависящих от Ксидиаса, за «измену».

Можно легко представить, как радовались друзья и злобствовали вчерашние «меценаты», когда все газеты сообщали о выдающейся победе Михаила Ефимова, — он стал абсолютным победителем состязаний в Ницце. Русским летчиком завоеваны почти все призы: за продолжительность полета, за наивысшую скорость, за самый короткий разбег на взлете без пассажира и с пассажиром, за общее расстояние, налетанное во время состязаний, — 960 километров.

Он выполнил свое обещание прославить родину.

И еще один, тоже очень важный результат: общая сумма выигранных им призов составила 77 544 франка. Отдан с благодарностью долг Фарману, и завоевана желанная независимость.

Слава Ефимова так велика, что одна из школ в Ницце учреждает стипендию его имени...

О первых шагах русской авиации, о достижениях Ефимова увлекательно и со знанием дела писал в газете «Новое время» журналист и авиатор Николай Попов, ученик уже знакомого нам Шарля де Ламбера. Попов жил и работал в Париже после рус-

ско-японской войны, где был военным корреспондентом.

Желание ближе познакомиться с воздухоплаванием привело его в фирму «Ариэль», где механик Попов сначала узнал дирижабли, а позже и самолеты братьев Райт, которые строила эта фирма. Ее шеф-пилотом был де Ламбер. Он только раз «провез» Попова, который затем сам освоил полеты на «райте».

Авиационные состязания проводятся часто. Следом за Ниццей — Канны. И опять сенсация: абсолютный победитель русский — Николай Попов!

Всего два летчика у России, но их имена знает вся Европа. Впрочем, русские фамилии все чаще и чаще мелькают на страницах французских журналов и газет: обучаются полетам Уточкин, борец Заикин, адвокат Васильев, инженер Лебедев, Хиони, Костин, Сегно...

Николай Евграфович Попов старается словом и делом утвердить талант первых отечественных авиаторов, расшевелить русскую общественность: «Русские, — пишет он, — пожалуй, больше других могут преуспеть в воздухоплавании, так как отличаются хладнокровием и выносливостью духа... Все, кажется, есть, поддержки только мало...»

Да, если бы поддержка... Ну как не оглянуться на судьбы русских изобретателей и ученых?

Одаренный конструктор капитан Костович строит управляемый аэростат «Россия». Осталось совсем немного работы, когда пожар уничтожает большую часть конструкции. Все средства Костовича исчерпаны. Он предлагает свое изобретение военному ведомству, просит деньги на достройку аэростата. Глава Всероссийского аэроклуба, который тогда возглавлял общество аэронавтов, член Государственной думы граф Стенбок-Фермор ответил на предложение Костовича просто издевательски: «Пусть едет в Америку. Если действительно полетит, мы встретим его с триумфом».

Последователь Костовича, поручик Дмитрий Чернушенко, представляет чертежи дирижабля и просит об отпуске средств. На его просьбе резолюция: «Здоров ли, вызовите в комиссию и прикажите расспросить...»

Это было за десять лет до постройки дирижабля Цеппелином.

Отказано было и великому Циолковскому, предложившему проект металлического дирижабля, но тут же заключили договор на постройку такого же аппарата с австрийцем Шварцем...

За восемь лет до первого полета братьев Райт наш гениальный соотечественник выпустил брошюру «Аэроплан, или птицеподобная (авиационная) летательная машина». Вновь Циолковского не заметила правящая Россия.

Сколько их было, неосуществленных проектов русских изобретателей. Народоволец Николай Кибальчич, уже находясь в крепости, предлагает проект воздухоплавательного аппарата с реактивным двигателем; год спустя не может довести до полного осуществления свою идею инженер Можайский, построивший самолет.

Покойный академик Чаплыгин, один из основоположников аэродинамической науки, свидетельствовал, что еще за 15 лет до полета американцев он лично наблюдал демонстрацию летающих моделей самолета инженера Неждановского.

В начале нынешнего века уже поднимались на планерах своей конструкции киевский инженер Г. Адлер, знаменитый впоследствии летчик-испытатель К. Арцеулов, летчик и конструктор А. Шиуков. Оба наши современники, живые свидетели и участники рождения авиации. Конструировали аэропланы Сикорский и Гаккель. Но вот что говорил в феврале 1910 года на открытии отдела воздушного флота высочайший шеф российской авиации, великий князь Александр Михайлович: «...Пуще всего комитету не следует увлекаться мыслью создания воздушного флота в России по планам наших изобретателей и непременно из русских материалов... Комитет нисколько не обязан тратить бешеные деньги на всякие фантазии только потому, что эти фантазии родились в России. Трудами братьев Райт, Сантос-Дюмона, Блерио, Фармана, Вуазена и других аэропланы доведены в настоящее время до возможного при нынешнем состоянии техники совершенства. И комитету лишь остается воспользоваться этими готовыми результатами».

А ведь к этому времени талантливейший конструктор Яков Модестович Гаккель приступил к строительству своих самолетов в открытой им возле Комендантского аэродрома мастерской. Первый в России моно-

план-амфибия «Гаккель-5» был удостоен серебряной медали на первой международной авиационной выставке в Петербурге. На второй авиационной выставке в Москве новая конструкция «Гаккель-8» получила большую золотую медаль. И на состязаниях превосходно показали себя его самолеты. Но правительство отказывалось принять их для серийного производства, а самого инженера просто травили за его политические убеждения, помнили, что он когда-то был сослан в Сибирь.

В 1912 году при таинственных обстоятельствах сгорели в ангаре два последних самолета Гаккеля. Оказавшись без средств и отчаявшись чего-либо добиться, Гаккель прекратил строительство самолетов.

Многообразие талантов Якова Модестовича развернулось уже в советское время. По его проекту был построен в 1924 году тысячесильный тепловоз — один из первых в мире.

Еще в 1909 году в России начал свою работу самолетостроительный завод Щетинина. Его создавали вместе Щетинин и Гаккель — «Первое российское товарищество воздухоплавания». Завод работал на армию, но выпускал аппараты конструкции Фармана. Не получив возможности работать над отечественными машинами, Гаккель вынужден был открыть свою мастерскую.

В России было немало талантливых изобретателей, конструкторов. В 1892 году создал свой авиационный двигатель — газовую турбину — Павел Дмитриевич Кузминский. Ратовал за отечественное самолетостроение профессор Евгений Степанович Федоров, сконструировавший оригинальный аэроплан. Строил самолеты Иван Иванович Стеглау...

Но, не получая поддержки правительства, дело дальше проектов и опытных моделей не шло.

И учиться в России летать было не на чем и не у кого.

Вот и пришлось идти на выучку к французам.

Но как только появились свои русские «летуны», как их тогда называли, оживились отечественные аэроклубы и общества. Можно было выучиться на «летуна» и дома, правда, на французских аэропланах.

Самолеты были весьма примитивны, обучение до удивительности наивное. Удивляешься, как мало летали первые курсанты. В Правилах под пунктом

12-м значилось: «При обучении Императорский Всероссийский аэроклуб предоставляет учащемуся во время всего курса обучения бензин, масло, но не более чем на двадцать полетов *(!!! — Ю. Г.)*, и необходимый персонал: механика и двух его помощников.

Вообще, курс обучения не может в общей сложности превышать 20 полетов и двух часов времени в воздухе для получения звания пилота».

Что же все-таки представлял собою тогдашний аэроплан? Ян Нагурский так описывает самолет «райт»: «Это была интересная машина: биплан деревянной конструкции с деревянными несущими плоскостями, покрытыми перкалем — непромокаемым полотном — и связанными паутиной из проволоки. Самолет напоминал скорее клетку для канарейки».

В этой клетке позади пилота садился ученик.

«Воздух свистел в ушах и вызывал невольные слезы, — вспоминал о своем первом полете на «фармане» известный советский ученый Николай Александрович Рынин, а тогда инженер и энтузиаст воздухоплавания. — Шум мотора исключал всякую возможность разговора с пилотом... В первом полете я боялся пошевелить пальцем, повернуть голову. Так как было довольно прохладно, то под тужурку на грудь положил лист газеты — чтоб не продуло...»

Ученику следовало, положив свою руку поверх руки инструктора, усваивать управление аэропланом, а после нескольких полетов поменяться с ним местами и все делать самому...

Подумать даже страшно! А ведь спустя всего 25 лет я обучался полетам на очень надежном, простом, тихоходном самолете У-2, сидя в удобной кабине, слушая замечания и советы инструктора по переговорнику, и управление самолетом было сдвоенное. Никто и не мыслил через двадцать полетов получить звание летчика, как тогда. Какими же отчаянно смелыми и талантливыми были первопроходцы воздушного океана!

Безумная отвага знаменитого русского борца Ивана Заикина, друга Куприна, учившегося у самого Анри Фармана, вошла и в историю авиации. Не выдержав ожидания очереди начать учебные полеты, совершив только ознакомительный полет с Фарманом, Заикин решил полететь сам! Самолет он уже оплатил, смелости ему не занимать, теоретически знал, как

действовать рулями, много раз проигрывал для себя полет на земле — «где наша не пропадала!».

В праздничный день, когда на аэродроме никого не было, Заикин купил подарки часовым, сторожам, угостил вином своих механиков и вывел на поле самолет.

«Сел я на место авиатора в маленькое лукошко. Жорж дает мне наставления:

— Главное, не волнуйтесь, спокойно!

Командую:

— Ну, ребята, подержите хвост.

Жорж крутнул пропеллер. Мотор загудел, я махнул рукой. Солдаты отпустили хвост, я качусь, потянул руль... и полетел... Начинаю набирать высоту. Машина слушается меня... Повел аэроплан прямо на Мурмелон. Пролетел над центральной улицей... Вижу публика на улицах в недоумении — кто летит? Хлынула на летное поле...»

Заикин летал около часа, а вот как быть дальше?

«Подняться я поднялся, а спуститься и не сумею. Ну, думаю, конец. Врежусь сейчас в землю...»

Храбрецу повезло: то спускаясь к земле, то взмывая, он сообразил, как поступить, и, зайдя подальше, плавненько подвел свою машину к земле в начале летного поля.

Прибежавший из города Фарман чуть не убил Заикина, ругал последними словами, а русские авиаторы, обучавшиеся в Мурмелоне, качали своего любимца. И хотя потом он серьезно тренировался, отсутствие должного опыта в конце концов привело в ноябре 1910 года к крупной аварии в Одессе. Это был последний полет Заикина, который дал слово писателю Куприну, упавшему вместе с ним, больше не садиться на аэроплан.

Трудно смелому человеку, спортсмену принять такое решение, но, вероятно, повлияла и на Заикина гибель товарища по Мурмелонской школе — морского офицера Льва Макаровича Мациевича. Произошло это печальное событие на первом Всероссийском празднике воздухоплавания в том же 1910 году. Впервые в авиационных конкурсах участвовали преимущественно русские летчики, в том числе Михаил Ефимов и Сергей Уточкин. Тысячные толпы собирались ежедневно на новом Комендантском аэродроме,

построенном к этому празднику рядом с Коломяжским скаковым полем. Летали «частные летчики» и летчики-офицеры: Ульянин, Горшков, Руднев, Пиотровский, Матыевич-Мациевич... На самолете «Россия-А», первом серийном аппарате отечественного производства, поднимался Генрих Сегно.

Среди зрителей был гимназист Лев Успенский, ныне писатель, ученый-лингвист.

«В тот тихий вечер, — вспоминает Лев Васильевич, — летало несколько авиаторов... но героем дня был Лев Мациевич, ставший вообще за последнюю неделю любимцем публики... В тот день Мациевич был в ударе. Он много летал один; ходил и на продолжительность, и на высоту полета; вывозил каких-то почтенных людей в качестве пассажиров.

Летный день затянулся... Мотор «фармана» Мациевича «Гном» — в сто лошадиных сил! — заревел баском, уже когда солнце почти коснулось земли... Машина его пошла на то, что в то время называлось «высотой»... «Фарман», то загораясь бликами низкого солнца, гудел над Выборгской, то становясь черным, просвечивающим силуэтом, проектировался на чистом закате... И внезапно, когда он был, вероятно, в полуверсте от земли, с ним что-то произошло...

Черный силуэт вдруг распался на несколько частей. Стремительно чиркнул в них тяжелый мотор, почти так же молниеносно, размахивая руками, пронеслась к земле чернильная человеческая фигурка...»

Первая жертва в России...

Тут же поползли слухи, что летчик покончил жизнь самоубийством из-за несчастной любви. А в октябрьском номере военного немецкого журнала «Милитер-Вохенблат» «от собственного корреспондента в Петербурге» сообщалось, что, будучи членом подпольной организации, которая готовила убийство царя и Столыпина, Мациевич 22 сентября катал Столыпина над столицей пять минут, но смалодушничал. Организация предложила летчику покончить с собой, либо он будет убит».

Эта версия, возможно, вышедшая из недр русской охранки, отражала страх реакции перед революционным подпольем, ее боязнь перед возможностью «воздушного террора».

Комиссия же признала, что лопнула одна из проволочных растяжек, проволока попала в пропеллер,

расположенный позади мотора. Аэроплан клюнул носом, летчик, не привязанный к сиденью, выпал из кабины...

Ушел из жизни человек, на которого молодая русская авиация возлагала большие надежды — был он талантлив, смел, блестяще образован. До Морской академии Лев Иванович закончил Харьковский политехнический институт. Предполагалось, что именно он возглавит военную авиационную школу.

Летчику особенно горестно описывать катастрофы, невольно вспоминаются старые товарищи, погибшие у тебя на глазах, скорбно застывшие пропеллеры на их ранних могилах...

* * *

Чтобы начать работу над этой книгой, материалы для которой кропотливо собирал двадцать лет, я уехал в подмосковный поселок Переделкино.

Узкие, затемненные старыми елями улицы-аллеи схожи своими названиями — все носят имена писателей-классиков. И живут в этом поселке тоже писатели. Давно, еще с довоенных времен.

В желтой неброской даче по улице Серафимовича мемориальная квартира Корнея Ивановича Чуковского. Рядом веселый зеленый домик, библиотека, подаренная им поселковой детворе. И похоронен Корней Иванович здесь, на небольшом сельском кладбище. Неподалеку могила Бориса Пастернака.

Именем жившего здесь Константина Александровича Федина назван Дом творчества, куда приезжают поработать литераторы. Разные, необязательно знаменитые. Каждый получает отдельную комнату и очень важное право — переставить, как ему привычнее, мебель. Только трудись!

И я первым делом затеял перестановку. Мой предшественник почему-то поставил письменный стол лицом к стене, а за окном уже распускаются почки на деревьях, горят на солнце медные стволы сосен, окруженных нестройным хороводом берез, весело щебечут птахи. Значит, стол к окну... Кровать тоже, шкаф к двери... Тумбочку к постели, на нее походную кожаную рамочку с фотографиями дочери и моих парней-близнецов, транзистор...

А папки с материалами, книги?.. Они заняли не-

сколько полок в шкафу. Еще конверты с фотографиями давнишних русских, французских летчиков, рисунками и снимками старинных самолетов, путевые блокноты, карты со схемами боевых операций первой мировой войны...

Заняла свое место и машинка. На столе стопа бумаги, рядом ручки — садись пиши!

А полдня уже прошло, пора обедать. Потом беседы с друзьями из других городов, участие в обсуждении только что опубликованной в «Новом мире» книги Валентина Катаева «Алмазный мой венец». Строятся догадки, почему подлинные фамилии его литературных друзей и современников заменены весьма своеобразными псевдонимами, которые здесь без труда расшифровываются: «птицелов» — Багрицкий, «лючик» — Олеша, «королевич» — Есенин, «синеглазый» — Булгаков, «соратник» — Асеев, «колченогий» — Нарбут, «будетлянин» — Хлебников...

Многие из писателей этих людей знали, отсюда новый поворот в споре: справедливы ли характеристики, достоверны ли факты?

Известно, что нет ничего разноречивее, чем свидетельства очевидцев, — каждый видит и оценивает по-своему. А это как раз и интересно.

Стрекот машинок, доносящийся из-за дверей, напоминает о главном — пора за работу. Ухожу в лес, чтобы в одиночестве и тишине думать все о том же, как начать, решить для себя черновую «конструкцию» книги. Перебираю уже сотый вариант. Но и через неделю я все в том же положении. Драгоценное время одиночества тает, настроение портится, незадавшиеся страницы летят и летят в корзину...

Наконец что-то заладилось, пишу. Увлекся историей рождения авиации, которая должна быть интересна читателю, поможет ему понять время, в которое росли, формировались, становились летчиками герои этой книги. Ведь как давно все это было и... как недавно!

Вот живет в Переделкине старейший советский писатель, необыкновенно интересный человек Виктор Борисович Шкловский, который родился, когда еще не было электрических ламп, не совершил своего исторического открытия изобретатель радио Попов, не поднимался в воздух ни один самолет!

Или Мариэтта Сергеевна Шагинян, недавно от-

праздновавшая свое девяностолетие. Она часто гуляет возле нашего дома. Встретив, здороваюсь.

— Кто вы? — спрашивает Мариэтта Сергеевна. — Вижу, что мужчина, а лица рассмотреть не могу. Совсем плохо с глазами. Понимаете, пишу, а вот прочесть то, что написала, уже не могу. Но бодрости не теряю, нет...

Назвавшись, спрашиваю, не помнит ли писательница первых полетов в России, объясняю, почему это меня интересует.

— Не люблю я эти самолеты, — решительно заявляет Мариэтта Сергеевна, —они всю нашу атмосферу портят. Кислород пожирают... А помнить помню...

Еще бы не помнить: когда француз Легонье совершил первый в России полет, Мариэтте Сергеевне было уже 20 лет! И в памяти всех, кто увидел тогда летящий аэроплан, на всю жизнь сохранилось то же ощущение, что и у Шагинян: «Это казалось невероятнейшим чудом!»

Вечером, на прогулке, разговорились с писателем Александром Кривицким, автором книг об отваге, таланте и чести людей на войне.

— Как работается? — спрашивает Кривицкий. И я рассказываю ему о Мациевиче, его трагической гибели. Пусть еще один человек узнает это имя.

Кривицкий внимательно слушает, потом останавливается и неожиданно предлагает:

— Хотите, я вам прочту стихи?

Я удивился, какие стихи? Выходит, мой рассказ не произвел на собеседника никакого впечатления. Досадно... Но молчу, понятно.

— Послушайте, — повторил Кривицкий и начал нараспев: — В Петербурге, в день Всероссийского праздника авиации, во время полета на рекорд высоты, аппарат отважного летчика капитана Мациевича вдруг накренился, как раненая птица, и летчик, потеряв равновесие, упал с высоты... Холодные объятия земли приняли труп героя, погибшего во славу нашего дорогого отечества, во славу русского воздушного флота. Да будет ему земля так легка, как была легка поднебесная высь...

Как ястреб, как орел, парил он смело, бесстрашно рассекал он облаков туман, и за воздушный флот, и за святое дело погиб теперь отважный капитан. Его уж нет, какой конец печальный. Его решила злой судьбы

рука. И не парить ему под облаками, а спать в земле сырой. Прости, герой. Прощай, герой...

Я молчал, подавленный этим неожиданным явлением стихотворного памятника Мациевичу.

Молчал и Кривицкий, загадочно улыбаясь.

— Что это, откуда?

— Вы удивитесь, тринадцатилетним мальчишкой я слышал эту мелодекламацию в любительском концерте. Курск, дворянский сад на углу Московской и Херсонской улиц, открытая эстрада, женщина в черном, рояль... Даже музыку помню — серенада «У окна» композитора Ланге.

— Но как вы запомнили стихи?

— А я и не знал, что запомнил. Вы начали рассказывать, а я все это размотал в своей памяти, как клейкую ленту, миллиметр за миллиметром...

Значит, помнили люди, сложившие эти безыскусные строки, имя погибшего летчика, чтили его. И кто бы мог подумать, что почти через семьдесят лет после трагедии Мациевича прозвучат стихи, услышанные так безмерно давно!..

С горестными потерями, бесчисленными поломками аэропланов молодая русская авиация набирала силу.

Правда, не хватало средств, правительство было не очень щедро на ассигнования.

Время от времени проводятся сборы пожертвований. Об одной такой кампании газета «Ревельские известия» 24 мая 1914 года сообщала: «...В С.-Петербурге 12 мая на воздушный флот собрана ничтожная сумма — 33 тысячи рублей. В канцелярии Министерства Двора было пожертвовано 59 копеек, а в Военном министерстве 3 рубля 44 копейки... (Дворник Военного министерства пожертвовал один рубль.) Общество считает Воздушный флот излишней роскошью для России. Двухмиллионное население столицы еле-еле могло уделить по полторы копейки с человека. Это нищенская сумма!

Сколько злорадства вызовет это более чем скромное пожертвование российской столицы у наших ближайших соседей — немцев, собравших в 1912 году более семи миллионов рублей на свой воздушный флот...»

Правда, этот факт относится к 1914 году, когда к авиации в России уже попривыкли. В самом же нача-

ле удавалось собрать весьма солидные суммы. Осенью 1910 года на добровольные пожертвования в Севастополе открывается первая военная авиационная школа, ее шеф-пилотом назначен Михаил Ефимов.

Следом за Францией Россия начинает создавать свою военную авиацию, там же, во Франции, куплены самолеты, прошли обучение первые русские офицеры. Единая форма для них тогда еще не была введена, и на аэродромах можно увидеть пилотов в форме артиллеристов, пехотинцев, саперов, кавалеристов, только у всех на погонах прикреплялся знак военного летчика — черный орел. Известный летчик В. М. Ткачев, ставший после Февральской революции командующим авиацией, был сотником казачьих войск, ходил в черкеске и даже летал в ней, сняв предварительно шашку, кинжал и подвернув полы черкески. А папаху заменял на шлем.

В первые годы становления авиации в России порой случались удивительнейшие истории. Вот, например, что случилось с родственником Льва Николаевича Толстого, летчиком Александром Кузминским.

В апреле 1912 года, погрузив в поезд собственный «блерио», Кузминский отправляется в Сибирь. Исколесив ее вдоль и поперек с лекциями и демонстрацией полетов, отчаянный путешественник добирается до Владивостока, оттуда в Хабаровск, Благовещенск. На пароходе попадает в Харбин. Он летает в Мукдене, Ханьчжоу, Пекине...

Из Китая Кузминский попадает в португальские колонии, далее во Вьетнам, Камбоджу, Сингапур, Сиам, на острова Ява и Суматра, где завершает свое турне.

Каких только предложений не получал он в пути!

Китайцы хотели создать свою военную авиацию. Короли и губернаторы наперебой заманивали русского смельчака высокими должностями и титулами, приглашая на службу.

Награжденный всевозможными орденами, экзотическими подарками, Александр Кузминский морем отправляется во Францию.

Луи Блерио, с которым летчик встретился в Париже, потрясен небывалым турне, труднейшим испытанием, которое так блестяще выдержал его аэроплан.

— 160 полетов, господин Кузминский?!

— 160 — демонстрационных. С облетами после починок больше.

— Грандиозно! Я горжусь вами, ведь все-таки вы мой ученик. Позвольте вместе с благодарностью преподнести вам новый аппарат последней модели...

Так, достойно послужив славе отечества, Кузминский возвращается в родные края.

Когда начнется первая мировая война, летчик Кузминский добровольно вступит в армию вместе со своим аэропланом. С фронта он уже не вернется...

Все, кто здесь назван из летчиков, будут испытаны приближавшейся войной, героями ее станут те, о ком речь впереди. На «фарманах» и «блерио», «кодронах» и «ньюпорах» они вновь прославят имя русского авиатора над полями сражений первой мировой войны. Появятся к тому времени и отечественные машины — «Илья Муромец», например.



Поиск

В раскопе древнего городища археологи маленькими лопатками снимают слой за слоем, просеивая каждый комочек земли: вдруг да в нем затаилась бусинка из ожерелья либо прячется монета, кольцо, сломанный наконечник стрелы... Никто не знает, в каком углу рыть, где ожидает счастливая находка. Так и работа первопроходца новой темы в архивах: в каких разделах-углах, в каких папках с казенными бумагами, в каких публикациях рыться, просеивая каждый документ, каждую газетную страницу из боязни пропустить нечто важное. (А что?) Земля в раскопе во всех углах одинакова, в архивах один документ непохож на другой. Просматриваешь бегло, вдруг зацепишься за любопытный факт и уже не оторваться, хотя к заботам твоим это отношения не имеет. А газеты? Они даже в объявлениях рисуют другую эпоху, ее быт. Не пройдешь и мимо фотографии известного исторического лица, броского заголовка статьи... Бесконечны соблазны... И волей-неволей ты исследуешь, пусть только для себя, жизнь, нравы, обычаи прошлого.

Мое «городище» — авиация. Я знаю, что ищу, известны, хотя и не все, имена русских летчиков, их друзей-соратников, сражавшихся в небе Франции. Но где, в каком месте встретятся нужные мне имена, события, с которыми связаны судьбы этих людей, детали, крупицы их биографий, чтобы потом попытаться воссоздать образы таких дорогих мне, но пока все еще малознакомых героев-летчиков?..

Перелистываю журнал «Аэро», читаю: «...На заседании совета Всероссийского аэроклуба... было доложено, что мертвым петлям во Франции в настоящее время уже обучаются авиаторы: М. Н. Ефимов, А. М. Габер-Влынский и Х. Славороссов».

Можно бы обучаться и в России, но нестеровская петля предана анафеме официальными кругами. Вот и едут во Францию русские смельчаки. Их провожают как на подвиг. Не случайно газеты сообщали как сенсацию, что «...Раевский начал 7 апреля упражнение в мертвых петлях, совершив последовательно 11 петель (школа Блерио)», или о Габер-Влынском: «Приехав в Париж с намерением сделать мертвую петлю либо умереть *(!!! Вот так считалось. — Ю. Г.)*, он поступил в школу... Но французы, не веря в способность русского летчика, все оттягивали его обучение...

Число русских летчиков, летавших вниз головой, доходит теперь до пяти *(подчеркнуто мной. — Ю. Г.)*».

И среди этих смельчаков Харитон Славороссов. Но кто он, откуда, почему такая фамилия, мало похожая на подлинную, скорее гордый псевдоним? Все это предстояло еще узнать. Жизнеописаний Харитона Славороссова нет.

Так месяц за месяцем то в читальном зале Ленинки, то в военных архивах. Случаются дни без малейшего «улова». Вот, скажем, ознакомился я с фолиантом «Донесения офицеров об авиации во Франции», считал, что среди них наверняка упоминаются и наши земляки... Сотни страниц... и ничего.

Сохранились донесения русского военного агента во Франции. Он и его сотрудники сообщают множество подробностей о военных делах, размещении заказов, отправке в Россию оружия, снарядов, положения на Западном фронте... Папок горы — за всю войну, а ничего нужного мне нет. И тут едва не пропустил двухстрочную телеграмму: «Подпоручик Орлов хочет с механиком Янченко лететь в Одессу». Какой Орлов? Ничего не знаю об этом летчике, значит, и он воевал во Франции?

Начинаю рыться в томах переписки командующего русской авиацией действующей армии, его канцелярии — авиаканц. Им адресована телеграмма.

Есть ответ Авиадарма: «Считаю перелет несвоевременным. Орлов должен обязательно вернуться к первому февраля в Армию. Александр».

Александр — это тот самый великий князь, шеф русской авиации, который не хотел поддерживать отечественных изобретателей, теперь командует военно-воздушными силами действующей армии.

Еще телеграмма из Парижа: «...Капитан Крутень и подпоручик Орлов цитированы приказом по армии, что дает им право носить Военный крест с пальмой».

Теперь понятно! Замечательный русский летчик-истребитель Евграф Крутень и Орлов были во Франции на боевой стажировке. За участие в боях награждены Военным крестом, потом снова отличились и названы в приказе по французской армии — сбили вражеский самолет. Только за это и полагается пальма к ордену. Молодцы!

О Крутене я уже кое-что знаю и немного позже расскажу, а вот на неведомого Орлова завожу «дело» и постепенно его пополняю.

Со временем получился скромный портрет студента Петербургского университета Ивана Александровича Орлова, девятнадцатилетнего юноши, добровольно вступившего в армию.

В книге воспоминаний старого русского летчика Михаила Сергеевича Мачавариани нашел я такой эпизод: «...На аэродроме Вержболово (август 1914 года) я услышал шум мотора и увидел «Фарман-7». Вскоре, снижаясь спирально, он приземлился и подрулил... С него сошел высокий стройный юноша лет двадцати. Оказалось, что это летчик-спортсмен Иван Орлов. Он просил направить его в действующую армию и вот теперь должен явиться в расположение штаба 1-й армии для использования в качестве военного летчика. Прилетел Орлов один, без моториста. Узнав, что штаб находится в Гумбинене, он заправился бензином и улетел... Много позже я узнал, что он летал во Франции на истребителях, прославился в боях с немцами...»

Орлов прилетел на своем собственном самолете. Сначала он был рядовым, ефрейтором (это из регистрационной карточки летчика), за отвагу и храбрость награжден тремя Георгиевскими крестами и произведен в офицеры.

С фронта его посылают во Францию для изучения опыта истребителей. Лучше всего это делать в бою, рядом с тамошними асами. «25 июля 1916 года, — сообщает французская печать, — русский авиатор су-лейтенант Орлов, находившийся на высоте 2400 метров, преследует врага и сбивает его...»

И почти тут же, вернувшись в Россию, Орлов вступает в неравный бой с несколькими вражескими само-

летами и сбивает еще один. Награда за этот поединок наипочетнейшая — Георгиевское оружие.

Из документов ставки Авиадарма 1917 года: «17 июля в бою с четырьмя германскими самолетами погиб доблестный летчик, командир 7-го истребительного авиаотряда подпоручик Орлов». Тут же подшита другая депеша: «Прошу сообщить Петроград, Пушкинская, 11 подробности гибели внука моего... Орлова».

Может быть, и сегодня кто-то приносит цветы на могилу Ивана Орлова, похороненного в бывшем Царском Селе, ныне городе Пушкине...

Вот еще один штрих боевого братства авиаторов России и Франции. Попутно, а как пройти мимо, узнаешь имена и других россиян, с честью представлявших свое отечество на чужбине. Так, в Управлении военных беспроволочных телеграфов отличился добровольно вступивший во французскую армию су-лейтенант Кучевский (или Кущевский) — «...выдающийся ученый и практик по вопросам беспроволочной телеграфии и телефонии». Пусть не летчик, а встретил имя так лестно аттестованного соотечественника и хочется назвать его. Кто знает, может быть, и согреет оно сердце кого-нибудь из потомков.

Как-то среди подобранных для меня архивных материалов оказалась папка с газетными вырезками. Тощенькая папочка, видно, не очень усердному военному чиновнику (была такая категория служащих) поручили ее собирать, но все же...

Сводки ставки верховного главнокомандующего русской армии. Посмотрим, что в них?.. Листаю одну за другой и вдруг... «...Севернее озера Мядзиол прапорщик Томсон на аппарате «ньюпор» преследовал немецкий «альбатрос» и гнал его до М. Кобыльники. «Альбатрос» ушел по направлению на северо-запад, а Томсон, обстреляв из пулемета лагерь на аэродроме в районе Кобыльники, благополучно возвратился». Когда это было? 16 июля 1916 года.

Неужели это об Эдуарде Мартыновиче Томсоне, что был на французской службе? Значит, он сумел вернуться в Россию?

Заказываю учетные карточки русских военных летчиков и продолжаю просмотр вырезок. Копаюсь до вечера, нет ничего интересного, разве вот эта брошюра, выпущенная в самом начале войны. Что думают об

авиации?.. Занятно, и я выписываю два абзаца: «...Всего несколько лет назад только смелый полет фантазии романистов мог представить себе сражение в воздухе. Теперь стальные птицы, управляемые героями-летчиками... устраивают поразительные поединки высоко над землей, среди облаков...»

Правильно, фантастика для того поколения, отсюда и стиль высокопарный, это искреннее восхищение. Вот только откуда же взялись «стальные птицы»? Самолеты те в подавляющем большинстве деревянные, обшитые перкалем. Вспомнил, как в 1935 году в летной школе началась первая лекция в самолетном классе: «Самолет У-2 состоит из палочек и дырочек. Палочки для усиления, дырочки для облегчения...» Эти слова преподавателя остроумно и точно характеризовали наш аппарат. Ладно, не будем придираться. Следующий абзац брошюры весьма любопытен: «Как раз теперь в этой ужасной общеевропейской войне авиация держит экзамен, и, надо сказать, держит блестяще... И нет ничего удивительного в предположении, что аэропланам суждено даже *положить предел сухопутной и морской войне вообще (курсив мой. — Ю. Г.)*, так как сотни тысяч пуль и тысячи ужасных бомб, падающих откуда-то из облаков, сделают ведение войны на земле и море почти невозможным...»

Вот, оказывается, что думали об авиации в те времена... Помните, что примерно то же самое предрекал и средневековый ученый Франческо де Лана, отказавшийся от постройки своей машины «легче воздуха», чтобы не навлечь погибель на крепости, города, корабли.

Между прочим, первую бомбу сбросил с воздуха на врага болгарский летчик во время Балканской войны еще в 1912 году. Это вызвало у турок неописуемый ужас. Однако человеку свойственно искать средства защиты. Вскоре по низко летавшим тихоходам-самолетам стали открывать стрельбу, и первый сбитый аэроплан доказал, что борьба с авиацией возможна.

...Хоть и худосочна папка с газетными вырезками, все-таки любопытные попадаются листочки: «Поднявшись в Нанси, пролетев 812 миль и сбросив над Берлином прокламации, французский летчик лейтенант Маршаль принужден был спуститься близ Холма, все-

го в шестидесяти милях от русской линии. Захваченный немцами, он помещен в лагерь...» Какой молодец, француз! Жаль, что не долетел до нашего расположения.

В то время каждый летчик на счету. Всего 25 эскадрилий (156 самолетов) развернула Франция при мобилизации, призвав в армию 370 частных пилотов.

Выписал в тетрадь, поставил дату — 29 ноября 1916 — и перевертываю страницу с наклеенной на нее вырезкой из газеты «Новое время». Снова просматриваю по диагонали — устаешь читать все подряд. Вдруг ухватил: «Служивший в авиационном батальоне во Франции...» Стоп, о ком это? «...представивший свидетельства командира батальона Бертена и нашего военного агента, русский подданный авиатор Томсон, возвратившийся в Россию для поступления на русскую службу, ходатайствует о приеме его в авиационный отряд действующей армии. Томсон летает на «моране», опытный воздушный боец...» Старый знакомый, Эдуард Мартынович!

Заказываю еще кучу материалов о действиях русской авиации в год его возвращения, очередную порцию томов переписки канцелярии Авиадарма и возвращаюсь к вырезкам.

...Слава военному чиновнику! Передо мной письмо самого Виктора Георгиевича Федорова! Да, того самого «воздушного казака Вердена». Он подробно описывает петроградскому приятелю свои воздушные бои! Редкая удача!..

Вот так, с перерывами, продолжается поиск.

И все же материалов до обидного мало. Главные должны быть во Франции. Вот куда бы съездить...

* * *

Ежегодно в День Победы в Московском Доме литераторов встречаются писатели-фронтовики. У каждого ветерана пригласительный билет и стихотворный «продаттестат», подписанный в свое время так: «Калькулятор — майор запаса Михаил Светлов». Читаешь и невольно улыбаешься таким, например, строчкам: «Пейте вкусную, натуральную, к сожалению, минеральную».

У входа в Дом девушки-регулировщицы в лихо за-

ломленных пилотках проверяют документы и направляют пришедших к палатке военторга. Здесь выдается фронтовая чарка, дымится вареная картошка, на блюде соленые огурцы, лук, черные сухари.

— С победой! — И звенят сдвинутые кружки. Набрав из огромного кисета по щепотке махорки, свернув цигарки, ветераны предаются дорогим воспоминаниям...

Звучит команда «строиться!».

И вот уже в обширном вестибюле шеренги фронтовиков. Начинается перекличка.

Сторонний наблюдатель, вероятно, улыбнулся бы, услышав, что знаменитый писатель назван «гвардии сержантом», а менее известный литератор — «полковником». Но стоящих в строю былая субординация не разделяет — все бойцы.

Старшему из приглашенных героев минувшей войны, а ими бывали маршалы Жуков, Конев, Баграмян, командующие армиями, докладывает проводящий перекличку. Включается радиоузел, и Юрий Левитан читает приказ по «литературному гарнизону». Это тоже традиция.

Снова команда «смирно!», и к мраморной доске с именами погибших на фронте московских писателей возлагаются цветы.

После торжественного церемониала ветераны рассаживаются за праздничные столы: раньше — по родам войск, теперь — все вместе. Годы берут свое...

На одном из таких праздников моим соседом оказался совсем незнакомый коренастый крепыш, энергичный, веселый человек. Гость, но откуда?

— У нас сегодня дорогой гость, — объявляет тамада авиационного стола, — летчик полка «Нормандия — Неман» Константин Фельдзер!..

И, переждав аплодисменты, мой сосед произносит тост на добром русском, да еще фронтовом языке!

Мне необыкновенно повезло. Когда поутих накал первых минут, мы разговорились. Я рассказал Фельдзеру о своих поисках, стал расспрашивать, где во Франции можно было бы найти документы тех лет, к кому обратиться. Французский товарищ энергично поддержал «толковое дело», удивился, что ничего никогда не слышал об их предшественниках по боевому братству.

— Слушай, — мы сразу перешли на «ты», — я

завтра улетаю в Париж. Трепаться не люблю зря, приеду, расшевелю наших деятелей и все тебе напишу. Давай свой адрес...

Очень скоро я получил из Парижа толстенное письмо. Фельдзер подробно описывал, где и у кого могут быть интересующие меня документы, кто занимается историей французской авиации, с кем он уже говорил о моих поисках и к кому я могу написать. А чтобы облегчить мою задачу, вложил несколько конвертов авиапочты с надписанными адресами!

Следуя советам нового друга, я прежде всего написал генеральному директору Аэроклуба Франции, одному из героев полка «Нормандия — Неман» генералу Кюффо.

Великое дело — фронтовое братство! Кроме добрых советов, новых адресов, я узнаю, что при Аэроклубе существует Международный центр документации, хранящий материалы по истории авиации, в том числе и военной. «...Если сможете приехать осенью, документы центра в вашем распоряжении».

Вот теперь можно просить о командировке. Но как отнесутся к моей затее в Союзе писателей?

Первым поддержал меня Николай Трофимович Федоренко, отвечавший в секретариате союза за международные связи:

— Пишите заявление. Дело полезное.

Одобрил задуманное и руководитель союза Георгий Мокеевич Марков. Без их помощи этой книги не было бы.

...Осенью 1974 года самолет уносил меня в Париж.

Короткая встреча с генералом Кюффо, он улетал на какие-то авиационные соревнования, тут же отданы необходимые распоряжения, и я могу приступать к работе.

Каждое утро, как на службу, я спешил в тихий особняк на улице Галилея, где во дворе аэроклуба расположен Международный центр документальных подтверждений — таково его официальное название. Директор центра милейший отставной майор авиации Коломбье уже успевал приготовить к моему приходу все новые и новые тома:

— Вот воспоминания летчиков... Журналы тех лет... А вот здесь вы найдете приказы о награждениях... Как жаль, что я не встречал никого из ваших соотечественников, — искренне огорчается седенький

Коломбье. Он очень старается помочь. Показывает мне хранилище документов, прекрасную библиотеку. — Жаль, что у вас так мало времени, — сочувственно говорит майор, — иногда годами нужный факт ищешь. Вот сколько всего у нас, где там ваши герои?.. Я посоветуюсь с одним человеком...

В читальном тихом полутемном зале, где с утра приходится зажигать настольную лампу, чаще всего я один.

Боже мой! Как за несколько дней хотя бы заглянуть в эти фолианты. А еще передо мной трехтомная «История воздушной войны», фотографические альбомы... Но что делать, приходится лихорадочно листать книги, пробегая взглядом по страницам в поисках известных мне фамилий или «пилот-рюс», не вникая в смысл того, что написано. Но разве не остановишься, увидев фамилию Нестерова? Что тут? А-а, заявление знаменитого летчика Пегу о признании за Нестеровым приоритета в выполнении мертвой петли! Интересно, но изучать некогда, прошу снять фотокопию. Записываю в тетрадь: название издания, страница, материал... А время бежит, сейчас перерыв на обед, и библиотеку закроют. Таков порядок.

Перекусив в соседнем бистро на авеню Клебер, встречаю около книжного магазина месье Коломбье. Он показывает превосходный альбом, заказанный для его личной коллекции фотографий самолетов, и продолжает прогулку. А мне так хотелось быстрее вернуться к работе.

Знаю, что все русские летчики получили награды, и не по одной. Наверное, правильнее просмотреть приказы военного министерства о награждениях начиная с 1914 года.

В воспоминаниях о прошлом русской военной авиации — рукописи бывшего командующего Вячеслава Матвеевича Ткачева — упоминается летчик-доброволец Белоусов, который доставил французскому командованию необыкновенной ценности данные. Произведенная им воздушная разведка в тылах противника позволила определить направление движения двух немецких армий, и Военная медаль отмечает его заслуги в операции, названной потом «Чудо на Марне».

Никакого порядка в этих приказах! Стал смотреть по алфавиту, оказывается — перечисление награжденных произвольное. К тому же одни докумен-

ты перемежаются другими — приказами по армии, где упоминание подвига равносильно награде и дает право названному в этой реляции носить на ленточке звездочку... Нет Белоусова, не нашел либо пропустил. Всегда ли узнаешь русскую фамилию во французской транскрипции?.. Но вот — это же Виктор Федоров!

«21-й армейский корпус. Приказ № 84 от 26 марта 1916 года.

Сержант Федоров, эскадрилья С-42. 14 марта атаковал один четыре самолета противника. Три обратил в бегство, четвертый посадил на своей территории. Самолет Федорова получил 17 пуль.

19 марта в первом полете атаковал три самолета, во втором полете — четыре. Оба раза заставил неприятеля обратиться в бегство».

Вот это находка! Молодец Федоров! Две цитаты из приказов и две звездочки на мундире сержанта. С Федоровым дело пошло веселее. Теперь я знаю, в какой эскадрилье он служил, в какой армии воевал.

Найду и реляцию, за что награжден Военной медалью: «Пилот, полный энергии и отваги, не раздумывая, атакует немецкие самолеты...»

Кто никогда не занимался подобными поисками, даже не может себе представить состояние «охотника» за фактами, когда перед ним встают из небытия дела давно минувших дней. Окрыленный успехом, взволнованный ожившими в моем воображении событиями, показываю находки майору Коломбье, прошу снять фотокопии. Майор доволен, что указал правильный путь, дал нужные материалы. А у меня дело пошло — удача за удачей: фотография летчика Эдуарда Пульпе, рижанина... А вот, с закрученными усами, Иван Кириллов!

Теперь, когда я знаю номера частей, нужно попасть в архив военно-воздушных сил Франции. Пусть прошло шестьдесят лет, прогремела еще одна война, снова терзали земли гордой Франции ненавистные оккупанты, все равно — должны сохраниться хоть какие-то документы!

...Старинный, неприступный с виду, грозный замок Венсенн. У ворот открывают шлагбаум машинам два солдата в ярко-синих мундирах с большими красными эполетами, прямо генералы!.. К моему удивлению, у бокового входа нет никакого контроля. Следуя указаниям стрелки с надписью «Историческая служба»,

вхожу в подъезд, поднимаюсь на второй этаж. Адъютант начальника уже предупрежден о визите советского писателя и сразу проводит в кабинет.

Начальник архива генерал Кристьен, коренастый, слегка располневший человек, одетый в штатский костюм, хорошо сидящий на его широких плечах, нисколько не похож на архивариуса. Обветренное, мужественное лицо выдает бывалого солдата, а реплики, вся манера вести разговор свидетельствуют о живости ума.

— Очень хорошо, весьма своевременно вы занялись этими поисками. Нас столько объединяет! Об этом нельзя забывать.

— Мы же авиаторы, генерал...

Я и не заметил, когда генерал распорядился, но вот уже в нашей беседе принимает активное участие молодой стройный блондин, похожий на положительного киногероя, майор Лешуа. Ему поручено заниматься моими делами.

Передаю майору список русских летчиков, называю известные мне данные, они небогаты, а о некоторых не знаю ничего, кроме фамилии.

Лешуа действует непостижимо оперативно: звонит по телефону, дает поручение молодому капралу в красивом синем мундире с яркими нашивками, снова звонит.

Через несколько минут у него на столе папки со списками частей, выписки из приказов. С помощью этих документов мы устанавливаем еще несколько важных отправных точек.

Предел моих желаний — найти личные дела русских добровольцев, их фотографии. Выясняется, что армейские архивы первой мировой войны находятся в одной из старых шахт в центре страны.

— Вы сами понимаете, что нужно время, но поручение будет дано и... — Майор Лешуа извиняюще разводит руками. — Будем надеяться. Впрочем, здесь тоже поищем...

В этот момент входит капрал с несколькими тоненькими голубыми папочками. Майор Лешуа открывает первую, и меня словно током ударило — документы Виктора Георгиевича Федорова! Да, да, часть документов из личного дела су-лейтенанта Федорова, да еще две фотографии!

Такого чуда я никак не ожидал! Какое прекрас-

ное, волевое лицо у юного Федорова, какой твердый, открытый взгляд. Виктор Федоров, русский студент, учился в Харьковском университете, кажется, принадлежал к организации социал-демократов и был вынужден эмигрировать из России в 1908 году во Францию.

Майор Лешуа доволен вдвойне: моей радостью и тем, что так быстро и четко смог хоть чем-то помочь гостю из Москвы.

Не выпуская из рук федоровских бумаг, спрашиваю:

— Если несложно, вы не могли бы сделать мне фотокопии?

— Конечно.

— А фотографии?..

— Извините, но только вам придется подождать несколько дней.

Второе, более полное дело одного из самых прославленных французских летчиков, Петра Мариновича. Он тоже был в моем списке, хотя и не числился среди русских добровольцев.

Несколько человек упорно называют Мариновича русским, уроженцем Петербурга, но никак этого факта не доказывают. Русский, и все. И мне очень хотелось бы назвать этого удивительного юношу своим соотечественником. Он чем-то похож на толстовского Петю Ростова. Пятнадцати лет поступает в уланы, воюет, потом заканчивает летную школу, снова фронт. Юный Маринович быстро завоевывает славу блистательного истребителя. Почти все боевые схватки заканчиваются его победой. На счету летчика 18 (!) сбитых самолетов противника, о его храбрости слагают легенды. И не случайно. В личном деле, которое мне дали, сохранилась записка... Об аресте су-лейтенанта Мариновича за нарушение приказа: летчик слишком далеко забрался во вражеский тыл, преследуя противника... Этот юноша погиб трагически в самых мирных условиях — разбился при посадке на аэродроме в Брюсселе. Было ему всего девятнадцать лет.

Почему же, ссылаясь на французские архивные данные, мой корреспондент летчик Меос писал: «Родился 1 октября 1900 года в Санкт-Петербурге. Серб по национальности, подданный России...»

Листаю личное дело. Вот копия свидетельства о рождении... Выдано мэрией 16-го округа Парижа.

Нет, это не о рождении, а о родителях. Отец — Белизар Маринович, мать... Точно, русская! Агриппина Бронникова! А кем же она может быть?.. Оказывается, неточности встречаются и в личных делах военных. В некоторых документах дата рождения Мариновича 1898 год. Может быть, Петр, добиваясь принятия на военную службу, прибавил себе год-другой? К сожалению, нет биографии, написанной самим Мариновичем, а в анкетах — разночтения и ничего о России. Буду искать.

Вернувшись в Москву, я полез в справочники «Весь Петербург». В 1895 году в Петербурге жило несколько Бронниковых: Дмитрий Павлович, Павел Константинович, Александра Юлиановна... Может быть, Агриппина дочь, сестра?.. Роюсь дальше. Есть и Маринович! Нет, Маринкович... Но любопытное пояснение: «Сербская миссия». Весьма обнадеживающее совпадение. Сын этого серба и дочь кого-то из Бронниковых?..

По тому же справочнику за 1917 год число внесенных в него Бронниковых даже увеличилось, да и перечислялись далеко не все, только занимавшие какое-нибудь общественное положение: чиновники, врачи, адвокаты, художники, архитекторы, домовладельцы... Но ничего интересного и тут найти не удалось. Отзовитесь, Бронниковы!

Перед отъездом из Парижа я получил документы и фотографии Федорова, копию бумаг Мариновича, а еще кое-что о замечательном летчике Павле Аргееве, уроженце Ялты. Поручик русской армии, он был предан за что-то суду, амнистирован, вышел в отставку, эмигрировал во Францию. С начала войны сражается в пехоте, командует ротой, батальоном, четырежды ранен, отмечен в приказах главнокомандующего за беспредельную храбрость. Оправившись от ран, кончает летную школу... воюет отменно, приезжает в Россию как капитан французской армии...

Вместе с Лешуа разрабатываем план дальнейших поисков, которые он обещает продолжить после моего отъезда. Пока ничего нет, кроме наименования части, где Аргеев служил. Нет ничего и об Александре Гомберге, погибшем под Верденом...

Материалы должны быть, русские добровольцы не остались незамеченными.

Известный французский летчик майор Брокар писал 20 мая 1916 года в газете «Матэн»: «...За то вре-

мя, когда под мое командование прибыли русские летчики, я успел уже достаточно хорошо их узнать. Отличительная черта их характера — удивительная дисциплина и выдержка. Приказ командира для русского летчика сильнее всех его личных побуждений и чувств. Только живя на фронте, изо дня в день дыша атмосферой войны, можно вполне отдать себе отчет в ценности того, что называется дисциплиной. А русский авиатор пропитан ею, и это делает его совершенно незаменимым».

Это уважительное отношение к русским воинам жило в сердцах французов. Оно умножено подвигами советского народа в годы войны с фашизмом, героизмом полка «Нормандия — Неман», храбростью советских людей — бойцов французского Сопротивления.

Цель моих поисков никому из французов, с которыми довелось встретиться, не казалась обращенной в прошлое. Живые нити связывали минувшее с сегодняшним днем.

Как-то утром ко мне в отель позвонил незнакомый человек, назвавшийся доктором Фосье. Узнав о поиске, который я веду, доктор Фосье предложил свою помощь, пригласил к себе, чтобы показать материалы по истории авиации.

Вместе с моим другом, корреспондентом советского радио во Франции Владимиром Дмитриевым, мы едем на улицу Жофруа. Нас сердечнейше встречает необыкновенно подвижный, темпераментный пятидесятилетний хозяин дома — лауреат парижского медицинского факультета, руководитель большой службы здравоохранения в одной из компаний.

Фернан Фосье никогда не был связан с авиацией. Его потряс полет Юрия Гагарина в космос. Не только сам факт, но и личные качества советского космонавта настолько завладели душой французского врача, что он стал собирать все доступные ему материалы о Гагарине. Так было положено начало огромной коллекции фотографий, документов о космонавтах, затем о военных летчиках, истории авиации.

Не дав нам опомниться, доктор Фосье начал доставать с полок огромные картонные листы с наклеенными на них портретами Гагарина, Титова, Николаева, Терешковой... Листы с газетными и журнальными вырезками, папки с документами, книги. Особая гордость Фосье — фотография Леонова с автографом кос-

монавта. Теперь он мечтает собрать автографы всех советских космонавтов, а также советских летчиков — героев минувшей войны, их биографии.

До поздней ночи мы знакомились с коллекцией, так всю ее и не рассмотрев.

К следующей встрече Фосье приготовил мне несколько материалов о первой мировой войне, дарит книгу из своей коллекции о действиях французской авиации, выложил на стол уникальные авиационные издания той поры. Открывает пожелтевший номер журнала «Аэрофиль»:

— Это вам интересно?

Сразу бросается в глаза подчеркнутая красным карандашом фамилия Федорова.

— Конечно, интересно. Позвольте посмотреть...

— О-о, тут с продолжением, посмотрите дома.

И Фосье безжалостно вырывает несколько страниц.

— Что вы делаете?! — невольно вскрикиваю, пораженный его отчаянным великодушием.

— Ничего, вам нужнее. — И доктор продолжает вырывать страницы из последующих номеров.

Я уже боюсь отвечать на его вопросы: «А это вас интересует?», но Фосье, прекрасно понимая ценность даже малейшего упоминания о русских авиаторах, подкладывает мне все новые и новые листки...

Теперь у нас идет оживленная переписка.

Пополняя его коллекцию, я отправил в Париж книгу Героя Советского Союза Натальи Кравцовой с дарственной надписью автора — рассказ о подвиге советских летчиц, фронтовые фотографии уникального женского полка — материалы, о которых так давно мечтал доктор Фосье.

Подключился к поискам и старый инженер Георгий Отфиновски, некогда работавший в авиационной фирме «Кодрон», участник Сопротивления. Недавно посетив Москву, он привез мне фотокопию документа, который я не успел отыскать в Париже.

Поездка во Францию дала новый толчок к поискам. Ведь, кроме архивов, должны же быть люди, знавшие летчиков. Как их найти?

Нужно выступить в каком-нибудь популярном издании. В каком?..

Главный редактор журнала «Вокруг света» Анатолий Никонов слушал меня с неподдельным интересом, оказалось, что он тоже бывший авиатор.

Вскоре журнал публикует очерк «В небе Франции». Теперь дело за откликами. Теплилась надежда, что могут отозваться даже родственники героев. Ведь русские семьи были многодетны, а вдруг?..

И письма пошли: с благодарностями за нежданную новость, требованиями подробностей, предложениями увековечить память патриотов...

Ради увековечения и задумана эта книга, но ведь мало сообщить сам факт, о чем справедливо пишут корреспонденты, они хотят знать, кто эти люди, откуда, каков их путь в авиацию, как воевали тогда, остались ли живы?

А все, что известно, например, о Славороссове, заключено всего в нескольких строчках, опубликованных его современником, старым русским летчиком Виктором Георгиевичем Соколовым: «Харитон Николаевич Славороссов *(а он Никанорович! — Ю. Г.)* после первой мировой войны жил в Италии и был известен как выдающийся летчик-испытатель самолетов новых конструкций. Насколько я помню, погиб во время авиационных состязаний».

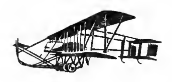
Воспоминания современников, конечно, очень важны, но... Человеческая память подобна колодцу: один заполнен до краев, вода в нем чиста и свежа постоянно, в другом черпают воду с донышка, мутноватую, ее отстаивать нужно...

Думаю об этом, потрясенный сенсационным письмом из Армавира. Ошибся Соколов! Не в Италию, а на родину вернулся из Франции Славороссов и жил долгие годы, а все остальное можно узнать в Москве у его сына — Алексея Харитоновича Славороссова!..

Жива и вдова летчика Татьяна Александровна, в Пятигорске она!..

С чем сравнить радость писателя, обнаружившего такой невероятный поворот в судьбе дорогого ему героя, всеми похороненного задолго до срока. Как Нагурский!.. А следом пошли письма от старых друзей Славороссова, его почитателей, вырезки из газет, фотографии...

Рассказы вдовы и сына Славороссова, документы, сохранившиеся в семье, новая осада архивов, когда понятнее, где и что нужно искать, позволили проникнуть в судьбу выдающегося русского летчика...



Во славу России

Не первым и не последним покидал Никанор Семененко в голодный 1892 год деревню Домошлино на Черниговщине. Уходил искать счастье в большой город Одессу, авось там повезет.

Чего только не перепробовал неграмотный Никанор, пока не нашел свое счастье — утвердился дворником. Какое-никакое жилье... бесплатно, на прокорм четверых ребят тоже хватить должно. И так уж в деревне еще четверых потеряли, не уберегли...

Харитон — старший, главный помощник у Акулины Логиновны по дому: младших, Митьку с Федькой да Любу, нянчить, в лавочку сбегать, печку почистить, воды натаскать.

Никанор Данилыч тоже сына на помощь зовет — во дворе прибраться, точильщика жильцу позвать, на почту сбегать... Всегда найдется для мальчонки дело.

Прошел год-другой городской жизни, и появились в доме первые книжки — отец читать выучился, хоть и по складам, а все интересно. И тут Харитон рядом. Любознательным рос парнишка, быстрым, ловким да крепким, хоть росту небольшого.

Очень Харитону шарманщики уличные полюбились: как услышит близко музыку, так и бежит, не удержишь. В церковь с родителями пойдет, хор запоет — замрет. А потом и сам напевать начал. Качает Любу и материну колыбельную выводит, голосок чистый, светлый...

— Ровно ангелок, — умиляется Акулина Логиновна.

И отцу нравится Харитоново пение. Смотрел, смотрел Никанор Данилыч на ребятишек в церковном хоре и осмелился регенту показать своего, а тот прямо в восторг пришел:

— Да ведь он самородок у вас!

И стал Харитон в церковном хоре петь, в самом Одесском соборе.

Когда приезжала деревенская родня, отцовы братья и сестра, или бывали редкие гости, Харитона звали к столу, чтоб спел. А его и просить не надо, только скажи. Любую мелодию с первого раза запоминал, много знал песен.

— Он у нас самородок, — с гордостью повторял отец, очень нравилось ему это слово.

Неизвестно, чем бы кончилась певческая карьера Харитона, да не уберег, сорвал голос, когда ломаться начал. Так и остался на всю жизнь с хрипотцой, но сохранил идеальный слух и любовь к музыке.

В народной школе, куда отдал Харитона отец, мальчишка тоже был замечен: учился легко, окончил ее без хлопот. О гимназии дворницкому сыну, понятно, мечтать было нечего, а вот в ремесленное училище отец его определил сразу, надеясь вывести в люди.

Как всякий одесский мальчишка, Харитон был влюблен в море.

— Я тебе не помеха, Харитоша, — говорил отец, когда сын вышел из ремесленного со званием подмастерья, — иди, коль тянет, в моряцкое, перебьемся пока и без твоей подмоги.

В мореходное училище попасть Харитону не удалось, а в школу корабельных машинистов-механиков приняли. В неполных шестнадцать лет Харитон Семененко начал плавать на судах Российского общества пароходов и торговли.

«Жизнь моя была исключительно трудной, — напишет он спустя много лет в автобиографии. — Возразив на грубое замечание 2-го механика, я был выброшен за борт, то есть уволен».

И на другие пароходы не брали строптивого машиниста, начались безотрадные поиски работы...

Отчаявшись найти службу на море, Харитон поступает в велосипедную мастерскую Богомазова...

* * *

Те же самые годы, Санкт-Петербург. Беззаботно живется в российской столице сверстнику Харитона, сыну начальника таможенного бюро Генриху Сегно. Родители водят мальчика на концерты в польское му-

зыкальное общество «Лютня», дарят хорошие книги. Охочий до чтения гимназист и сам ходит в прекрасную польскую библиотеку Грендышинского. В Петербурге много поляков. В их домах говорили по-польски, даже держали польскую прислугу, делали покупки в польских магазинах, гордились столовой «Бабушки Рущинской», где малообеспеченные студенты получали кредит до окончания учебы. Расплачивались, получив должность. Слов нет, доброе дело...

Когда дворницкий сын Харитон кончил ремесленную школу, гимназисту Генриху подарили велосипед. Он стоил тогда чудовищно дорого — больше двухсот рублей! Местом катания велосипедистов было Марсово поле — площадь гвардейских парадов.

В 1904 году в Одессе Харитон Семененко поступает в велосипедную мастерскую, Генрих Сенго в Петербурге — в Технологический институт.

Конечно, юноши не знают о существовании друг друга, не подозревают, что встретятся.

* * *

Работы в мастерской много, но разве можно чинить людям велосипеды и не иметь своего? Харитон задерживается по вечерам — подолгу роется в металлическом хламе, прикидывая, что из деталей можно восстановить.

— Бери, нешто мне жалко, — отвечает на просьбу Харитона хозяин, — только труда тут... Что еще выйдет?

— Выйдет, — смеется Харитон. — Глаза боятся, руки делают.

Богомазову нравился работник — голова хорошая, руки ловкие, характер покладистый, не напивается, как другие, знатный выходит мастеровой.

Долго трудился Харитон, но велосипед собрал и, к изумлению младших, прикатил однажды на нем домой. Теперь все свободные вечера гоняет, где побезлюдней. Появилась мечта — выйти на велотрек!

Велогонщики — кумир одесситов Сергей Уточкин, Михаил Ефимов — звезды первой величины, каждый мальчишка знает их в лицо. В дни состязаний на циклодроме битком набито публики, часто приезжают иностранные гонщики, тогда страсти разгораются еще сильнее — чья возьмет.

Знал Харитон, что Михаил Ефимов тоже начал выступать на самодельном велосипеде, надо и ему попытаться.

И вот рискнул Харитон. На велотреке устраивались гандикапы, где вместе с гонщиками участвовали и новички. Им даже давали фору — чуть раньше старт. И публика любила такие зрелища, потешалась над неудачниками, наслаждалась мастерством своих любимцев, легко настигавших самонадеянных дебютантов. Но случались и неожиданности.

В первый раз Харитон успеха не добился, но силу в себе почувствовал, кое-что и в технике гонки разглядел. Однажды коренастый и лобастый юноша до последней минуты держался в группке лидеров, еще б немножко, и был бы он первым. И на сей раз его заметили, заинтересовались. Еще бы, едва Уточкина не обошел!

Начинается новая пора в жизни Харитона: он становится гонщиком, первые скромные победы, вот уже и прессой отмечен.

Завсегдатаи и репортеры спрашивают Уточкина о Семененко, как оценивает его чемпион России?

— На асфальтовом треке я его обойду, а вот на земляном...

Их часто стали встречать вместе, и не только на треке. Уточкин берет Харитона в море, у него своя яхта. И на гастроли, случалось, выезжали вдвоем.

...Никанор Данилович и Акулина Логиновна разглядывают большой красивый лист с картинками: перед трибунами, низко склонившись к рулям велосипедов, мчатся гонщики... Выше, в круге, образованном лавровым венком, большой портрет юноши в кепке, козырьком назад. Это их сын...

Мать краем передника смахивает слезу и, словно не веря, смотрит на Харитона, потом опять на афишу. Отец в который уж раз, шевеля губами, перечитывает огромные буквы: «Харитон Славороссов — чемпион Одессы».

— Красиво? — спрашивает Харитон.

Отец молчит, потом поднимает глаза от афиши:

— Как же это, от себя отказался?.. Не пойму...

— Грех, Харитоша, — снова подносит передник к глазам Акулина Логиновна. — Отцы, деды...

— Да не сердитесь вы, заведено так... Вот артисты, борцы... Я же вам объяснил... Во славу России...

Славороссов.. Не какой-то там бульди, польдн... Можно Семененко-Славороссов...

— Так маленько получше, — стал сдаваться отец.

Начались поездки по городам России. Теперь уже к именам Уточкина, Ефимова обязательно прибавляют Славороссова.

«К нам в город, — вспоминает свою юность писатель И. Василенко, — прибыл голландец Клейн и на своем велосипеде с узкими желтыми шинами принялся шутя обгонять и чемпиона города Заднепровского, и гастролировавшего здесь чемпиона Одессы Славороссова.

Рассказывали, что к велосипеду голландца была придана небольшая металлическая коробка, но, безусловно, это не был мотор: голландец так же нажимал на педали, как и все другие гонщики. Что за коробка? Почему на последнем круге, когда оркестр исполняет галоп и все зрители вскакивают с мест и неистово орут: «Заднепровский, жми, жми!» — велосипед, точно нечистая сила, подхватывает голландца, а Заднепровский, равно как и одессит, сразу оказывается на четверть круга позади иностранца?..

С большим трудом удалось нам с механиком Павлом Тихоновичем перекупить два билетика и протиснуться на велодром...

К старту подкатили наш белобрысый чемпион Заднепровский, массивный веснушчатый одессит Славороссов и худой, длинный как жердь, голландец...

Три с половиной круга гонщики шли рядом, но тут зазвонили в колокол, духовой оркестр с печального вальса перешел на стремительный галоп. Чемпионы и голландец напряглись, пригнулись к рулю, и велосипед с таинственной коробочкой точно вихрем отнесло от двух других машин...

Заднепровский и Славороссов потребовали, чтобы голландец тут же, у финиша, раскрыл свою коробку. Но победитель обругал их на всех европейских языках и укатил с велодрома, а потом и из города. Так никто и не узнал, какой черт помогал иностранцу...»

Сын Славороссова, Алексей Харитонович, такой же коренастый, широкоплечий, с крупными чертами лица, помнит и другие случаи из рассказов отца:

— На велогонках в Тифлисе Славороссов обошел

местного чемпиона. Темпераментные зрители бегут на поле к победителю, а товарищи предупреждают: «Берегись, Харитон, не ровен час, начнут качать, какой-нибудь болельщик кинжал подставить может».

Отец был очень сильным физически. Его окружили и в самом деле качать хотят, а он чуть не в драку с публикой, не дается, и все...

И в городе Грозном Славороссов победил всех конкурентов. «Лучший рекордсмен на Северном Кавказе», — писали о нем.

Знаменитого гонщика приглашают выступать в цирке. Появляется аттракцион «Корзина» — велогонки по вертикальной стене...

* * *

Страсти века захватили и столичного студента Генриха Сегно. Забросив занятия, он носится по магазинам, закупает тонкую жесть, бамбук, медные трубки, стальную проволоку, полотно, инструменты...

Все это он вместе с двумя приятелями отвозит к ним на дачу в Дибуны. Там, в сарае, в великой тайне молодые люди строят планер.

Местность в Дибунах холмистая, песчаные дюны — вот откуда будут они парить на крыльях.

И планер был построен. Взобравшись на самую высокую дюну, Генрих становится против ветра и, подхваченный его порывом, отделяется от земли. Полет, а скорее падение, продолжался несколько секунд, но все же порой удавалось покрыть расстояние метров в тридцать.

Незатейливая конструкция не имеет рулей, сохранить нормальное положение можно, только балансируя телом, что редко удавалось, но разве могло это остановить юношу, уже почувствовавшего неповторимое ощущение свободного полета.

Осенью 1909 года Генрих Сегно вступает во Всероссийский аэроклуб. Самолетов в клубе еще нет, как нет в России пока своих летчиков, но можно поехать во Францию.

Как раз аэроклуб командирует туда за самолетом инженера Лебедева, тоже планериста, знакомого Генриха.

— Я готов ехать с вами в качестве механика, возьмете? — спрашивает он Лебедева. — Поеду за свой счет.

— Согласен! — отвечает Лебедев.

Молодые инженеры отправляются в Мурмелон.

А там уже Михаил Ефимов, гордость школы, летает на равных с самим Фарманом. Учатся русские офицеры, молодой юрист Александр Васильев, Иван Заикин... Полно земляков.

Кроме Фармана, здесь открыли школы Блерио, братья Вуазен, фирма «Антуанетт». Места хватает всем — гладкое, поросшее нежной травой поле тянется на несколько километров. Тут же строят аэропланы, каждая школа при «заводе». У Анри Фармана два ангара. В них несколько станков для обработки дерева, столярные верстаки, стрекочут швейные машинки, огромные полотнища покрывают лаком, рабочие обтягивают деревянные скелеты крыльев готовым полотном.

Принцип в школах единый: купи у фирмы самолет, и тебя научат летать. Многие спортсмены в кабале у меценатов. Надеются, став летчиками, заработать и откупиться.

Немало здесь богачей — искателей приключений. Прямо на аэродроме живет в роскошном домике на колесах английский лорд Соммерсет, купила самолет пожилая светская дама, нанявшая для обучения своего «воздушного шофера». Ищут богатого покровителя какие-то отчаянные девицы...

Не упускают модной темы журналисты — авиационная хроника конкурирует со светской.

Фоторепортер английской «Дейли миррор» с огромной камерой на груди рад поговорить по-английски с Генрихом Сегно. Он хочет снять высокого элегантного русского и с обезоруживающей откровенностью объясняет:

— Тут многие падают, вдруг и ваша фотография пригодится.

— Это и есть знаменитый английский юмор? — спрашивает Сегно. — Извините, но я постараюсь обойтись без катастроф, такого дохода от меня не ждите. Могу предложить бокал вина, пойдемте?..

Самолет для аэроклуба был заказан, но обучать даже Лебедева никто не спешил, Сегно и вовсе представлен как механик, не знает, удастся ли ему поле-

тать. Пока же он, помогая другим, изучал самолет, мотор.

Один из новых знакомых Генриха, тридцатилетний Леон Шерэ, купил «фарман», прошел первоначальное обучение, но никак не может решиться на самостоятельный полет. Как-то вечером в кафе, где собирались все приезжие, Генрих решился на рискованный шаг:

— Послушай, Леон! Чего ты ждешь? Приехал еще до меня, торчишь тут, а ведь мосье Адольф давно говорит, что ты готов к полетам. Ты же собираешься деньги зарабатывать на самолете, время-то идет напрасно. Хочешь — полечу с тобой пассажиром?..

Все, кто был рядом, обомлели. Растерялся и Шерэ:

— Со мной?.. Ты серьезно, Генрих?.. А если...

— Никаких если. Первый полет по прямой. Взлетим и сядем. Тебе бояться нечего.

— Я не боюсь, просто...

— Просто надо решиться. Я же не самоубийца, знаю, что ты готов. Пошли хорошо выспимся и утром летим. Решили?

— Согласен, черт возьми! — вскочил Шерэ. — Спасибо тебе!

— Браво! Браво! Молодец Генрих! — Их проводили аплодисментами.

Утром около «фармана» Шерэ собрались все свидетели вчерашнего уговора. Наиболее благоразумные попытались образумить Сегно:

— Он решился, и хорошо, но пусть один летит. Безумство так рисковать!

— Кто не рискует, тот не выигрывает. Не волнуйтесь.

Сегно промолчал, что был у него и свой расчет. Усевшись позади Шерэ, он хлопнул его по плечу:

— Вперед, Леон!..

...Аэроплан медленно разбегается по полю, отрывается... летит над землей по прямой и метров через триста благополучно спускается.

— Ну, Леон! — тормошит его за плечи Сегно. — Что я тебе говорил!

Взволнованный Шерэ не может скрыть своего счастья.

— Генрих, дорогой ты мой, спасибо!.. Я не боялся — решиться не мог, а ты...

Аппарат давно остановился, Генрих соскочил на землю:

— Видишь теперь, что ты умеешь летать! Видишь! Полети вокруг аэродрома, только один... Ну сразу, давай мотор...



Осмелевший Шерэ подчиняется, даже не попытавшись спорить. Снова разбегается «фарман», полет по кругу, посадка.

Никогда не летавший Сегно чувствует себя победителем и, как инструктор мосье Адольф, хвалит Шерэ.

— Молодец Леон! Давай еще...

Поверив в свои силы, Шерэ стал летать один, тре-

нироваться. Генрих вскоре опять попросился в полет, но в благодарность за помощь потребовал ручку управления. Так неожиданно Шерэ стал обучать Сегно... Одного он не мог позволить — уступить Генриху пилотское место. Все сбережения были истрачены на самолет, в нем заключалась надежда Леона на будущее...

— Не обижайся, Генрих, сам понимаешь...

Освоившись с аэропланом, Сегно взлетал на нем, садился, вот только разворачиваться сам ни разу не пробовал — педали рулей у летчика. Понимая, что большего пока достичь невозможно, Сегно уезжает в Россию, Лебедев остается.

В Петербург Сегно вернулся без диплома, но, как все считали, летчиком. И вскоре он получил предложение полетать на аэроплане «блерио», купленном у одного из гастролеров-французов.

— Согласен, но при одном условии, за поломки не отвечаю.

Сегно вспомнил все, что видел в Мурмелоне при полетах «блерио»... Самолет вяло начинает разбег, и в этот момент его удерживают, чтоб не развернулся, резкими движениями руля поворота. Так... А как разворачиваться в полете? Ведь сам он этого не пробовал. «Справлюсь!» — все же решает Генрих.

Приехав в Гатчину, где находился самолет, Сегно пробует мотор, несколько раз рулит по полю, привыкает к новому аэроплану.

Взлет удается сразу. «Блерио» в воздухе прекрасно слушается. Сегно пробует управлять педалями... Осторожно... Нос аэроплана рыскнул по горизонту... Понятно... Пора садиться...

Полет по прямой, как когда-то с Шерэ, прошел успешно.

— И тут во мне пробудился лев, — говорил потом Сегно. — Я снова сел в самолет, смело сделал облет аэродрома, хотя на поворотах меня одолевало желание выпрямить аэроплан. Хорошо вышла посадка, и я поверил, что дальше все будет развиваться прекрасно, — я стал летчиком.

Когда Всероссийский аэроклуб получил из Франции «фарман», Сегно обратился за разрешением сдать на нем экзамен на получение пилотского диплома. Только столичный аэроклуб был членом Международной аэронавтической федерации и имел право вы-

давать «Brevet de Pilote Aviateur» (иначе, «Бреве»), но еще ни разу этим правом не имел возможности воспользоваться.

— Правление клуба, — вспоминал Сегно, — начало колебаться, можно ли мне доверить такую дорогую машину. Наконец было принято решение, что я внесу в кассу залог в размере пятисот рублей, которые мне будут возвращены в случае удачного полета. Если разобью, вся сумма пойдет на ремонт. Кроме того, я должен покрыть расходы на бензин и масло. Перед экзаменом разрешено сделать три пробных полета.

Все обошлось благополучно, хорошо прошел весьма несложный экзамен.

— Я был первым, кто сдал экзамен на авиатора в Российской империи, и поэтому мне полагался первый номер «Бреве». Авгуры аэроклуба опять засомневались, вероятно желая сохранить это почетное место для кого-нибудь из вышестоящих. Однако я уперся — либо первый номер, или никакого не надо. Возвращусь к Фарману и там получу свой «Бреве». После долгих споров мне уступили, и 31 августа 1910 года я получил желанную книжечку в синей сафьяновой обложке с фотографией и надписями на русском и французском языках.

* * *

Велогонщик и цирковой трюкач Харитон Славороссов потерял покой — уже летают Ефимов, Уточкин, каждый день в газетах новые и новые имена русских авиаторов, а он все крутит педали. Отстал.

Осенью 1910 года, когда стало известно, что состоится Всероссийский праздник воздухоплавания с участием самого Михаила Ефимова, Славороссов решает ехать в Петербург.

— С велосипедом все! — говорит он друзьям. — Летать хочу. Еду к Мише Ефимову, он поможет.

Ефимов встретил Харитона хорошо.

— Загорелся, и тебя в летуны потянуло? Знаю, ты упорный и характер спортивный. Только вот что я тебе скажу: это господа могут летать, ничего не зная, что есть аппарат, что мотор. Да и то до поры до времени. Уже не один голову сложил, а покалечилось и того больше...

— Я не из робких... Не боюсь.

— Да не пугаю я, а предложить хочу — поработай у меня механиком, разберись, вникни во все, основа это, а там...

— Так я ж с удовольствием! — обрадовался Харитон. — Мне бы только к делу поближе.

— Вот и ладно, считай, договорились. Да и деньги пригодятся, что так проживаться, не разбогател ведь, а?..

— Откуда... — И Славороссов крепко пожал протянутую руку.

С утра и до поздней ночи Славороссов на аэродроме. Слесарь, пароходный машинист, он быстро постигал премудрости новой техники.

Начал с «блерио», на котором будет летать Ефимов. Красавец моноплан своими очертаниями больше других самолетов похож на птицу, раскинувшую крылья. И мотор красиво поставлен — впереди, вот только брызгается маслом прямо в лицо пилоту. Зато сидеть удобнее — есть кабина.

Славороссов сравнивает «блерио» со стоящим рядом двукрылым «фарманом». Весь он опутан проволокой, между крыльями стальные ленты-расчалки. Впереди на крыле плетеное сиденье летчика, внизу, прямо в воздухе, висит подножка, там и педали рулей поворота. А руль высоты как навес над крыльцом, перед крыльями. Мотор позади пилота, пропеллер толкающий.

Славороссов вспомнил смешной случай. Запустили на «фармане» мотор, а самолет покатился хвостом вперед...

Летчик взъярился, орет на моториста:

— Ты что ж, проклятый, опять тянущий пропеллер поставил!..

Тогда Харитон и узнал, что разные бывают пропеллеры.

До начала состязаний Ефимов облетывал «фарман» капитана Мациевича. Перед нижним крылом стояли солдаты, упершись плечами в округлое ребро. Ефимов устроился на сиденьице, моторист взялся за лопасть пропеллера и крикнул:

— Бензин!

— Есть бензин! — Ефимов открыл кран бензобака.

Вращая пропеллер, моторист засасывает горючее в мотор.

— Контакт! — И, рванув пропеллер, моторист отскакивает в сторону.

— Есть контакт! — отвечает летчик и тут же крутит ручку магнето.

Фыркнул, взревел мотор... Ефимов прислушался к его работе и махнул левой рукой. Солдаты, удерживавшие аэропланы, отскочили, «фарман» начал разбег...

Вся процедура эта, слова команд волновали Славороссова, как звук трубы боевого коня.

Ефимов уже в воздухе. Харитон неотрывно следит за самолетом: «Когда же я?..»

Некоторые летчики, особенно из офицеров, не очень-то фамильярничают с механиками, мотористами, но со Славороссовым знакомятся охотно, помня его недавнюю славу велогонщика. Вскоре он знает всех участников праздника.

Приехал и Сергей Уточкин. Ему особенно обрадовался Харитон, дружили, можно сказать, когда-то. Все же при первой встрече, как и Ефимова, по отечеству — Сергей Исаевич...

— Да оставь, Харитоша, не большой барин Сережка Уточкин. Ты-то как?..

Вспомнил Одессу, трек, как перевернулись на яхте и целый день просидели словно на необитаемом острове, пока их не обнаружил случайный катер.

— Не летал еще? — спросил Уточкин.

— Пока нет, обещал Ефимов. Да сейчас не до меня. Скажи: а страшно было первый раз?.. Ты ведь полетел один.

— Страшно, — смеется Уточкин. — Я как от земли оторвался, левой рукой в сиденье вцепился — не отодрать... Ручку тоже жму... Боюсь, потяну ее и упаду, скорость потеряю... Потом, наверное, рука устала, ослабла, и полез «фарман» высоту набирать... Опять прижал... Потом мотор надо, обороты сбавить, а я все левую руку оторвать боюсь. Пошевелиться страшно...

— Да я ведь серьезно спрашиваю, — обижается Харитон.

— Почти так и было. Погоди, сам узнаешь.

Работы в дни праздника очень много. Ефимов летал часто, после полетов все проверялось, регулировалось, смазывалось с величайшей тщательностью. Михаил Никифорович сам следил за этим, любое нару-

шение в работе мотора на слух определял, и это была отличная школа.

Но с Ефимовым пришлось расстаться — ему предстояло занять пост главного инструктора военной школы в Севастополе. После окончания праздников он сказал Славороссову, что порекомендовал его механиком Генриху Сегно.

— Хороший летчик. Поработаешь с ним, у него и выучишься.

Так они встретились...

— Вы согласны поехать со мной в Варшаву? — спросил Сегно. — Там общество «Авиата» школу открывает.

— Я куда хотите поеду, если буду летать.

— Знаю, знаю о вашей мечте, обещаю.

Разговаривая, они вышли с аэродрома: высокий франтоватый Сегно и уступавший ему в росте, коренастый Славороссов.

— Генрих Станиславович, а что это за фирма «Авиата»?

— О, это новая фирма. Очень интересный человек князь Станислав Любомирский построил авиационный завод, при нем и школа будет. Подробностей пока не знаю... А вы что, передумали?

— Нет, просто полюбопытствовал.

Услышав цокот копыт, Сегно обернулся и, небрежно взмахнув перчаткой, подозвал извозчика.

— Вы в город? — спросил Сегно Славороссова.

— Да, хочу побродить, совсем не знаю Петербурга. Нева очень нравится.

— Превосходно, вот я вас и подвезу. Садитесь... К «Кюба», — распорядился Сегно, назвав французский ресторан на Морской, который облюбовали авиаторы. Многие приходили туда в полдень, когда в «адмиральский час» гремел выстрел пушки на валу Петропавловской крепости. Перекусывали, обменивались новостями. Там же собирались и под вечер.

Высадив Славороссова на углу Невского и Морской, Сегно свернул к ресторану. Он увидел, как к подъезду «Кюба» подкатил роскошный экипаж, запряженный парой лошадей. Из него вышел стройный, подтянутый, безупречно одетый господин. Сегно узнал его. Это был непременный посетитель всех авиационных праздников и воскресных демонстрационных полетов англичанин Сидней Рейли. Они были знакомы.

Рейли превосходно говорил по-русски, считался весьма богатым отпрыском знатной фамилии. Выезд был его собственным. Никто не подозревал в нем английского разведчика, впоследствии одного из организаторов антисоветского подполья.

Как и Рейли, Сегно подошел к большому столу, в центре которого сидел осанистый генерал с ухоженными, тронутыми сединой бакенбардами, — начальник Гатчинской воздухоплавательной школы, аэронавт и конструктор Александр Матвеевич Кованько. Ответив на поклон вошедших и пригласив их жестом сесть, генерал продолжал прерванный их приходом разговор:

— Согласитесь, господа, нам, русским, нужно скорее научиться строить аэропланы из своих, отечественных материалов, своей конструкции... Разве не так? Выписывать аппараты из-за границы я считаю таким же нецелесообразным делом, как заказ там ружей и пушек... Разве я не прав?..

— Правильно! Давно пора! — поддержали его авиаторы, сидевшие за столом.

— Вот, господин Сегно, — генерал повернулся к нему, — вы же летали на русском «фармане», как он сделан?

— Превосходно, ваше превосходительство. Лучше, легче французского. Мне говорили на заводе, что подобрали отличную древесину, сушат ее своим способом, хоть скрипки делай.

— Вот видите! — просиял генерал. — Можем строить, а почему не свои? Сикорского, например... Очень интересный аппарат, большой талант у Сикорского. Или Яков Модестович Гаккель, его самолет...

Присутствовавшие знали, что и сам Кованько автор оригинальной конструкции аэроплана, разделяли его патриотические убеждения, ценили усилия по развитию отечественной авиации. Кованько был инициатором приглашения Михаила Ефимова возглавить обучение русских офицеров, а это было не так просто — поставить «мужика» наставником у господ.

На войне, которая разразится спустя несколько лет, появятся летчики из солдат, но даже они не будут признаны равными.

Ведь как бывало?

Вот старейший русский военный летчик Александр Константинович Петренко, уже прославленный отва-

гой, награжденный Георгиевским крестом, возвращается после тяжелейшего боевого полета. С ним летчик-наблюдатель подпоручик Лелюхин. Сильнейший ветер, самолет швыряет как щепку, страшная болтанка, а тут еще перестает поступать в мотор бензин, что-то с помпой, надо качать ручным насосом. Петренко то насосом работает, то ручку держит двумя руками, чтобы справиться с аэропланом.

«В душе я страшно злился на Лелюхина. Видит, что я выбиваюсь из сил, а взять ручку насоса и покачать не хочет.

— Качайте! — не выдержав, крикнул я.

Должно быть, лицо у меня выражало такую тревогу, что Лелюхин взялся за насос, но качает с прохладцей... Мотор еле работает.

Самолет идет на посадку, впереди ангар. Земля приближается до того быстро, что, если мотор не даст немедленно полные обороты, катастрофа неизбежна...

Я обернулся, с силой оттолкнул руку Лелюхина и сам схватился за насос. Мотор заработал сильнее. Самолет перескочил ангар...

— Разве можно так качать, как вы, — говорю я Лелюхину после посадки. — Еще минута, и вмазались бы в ангар.

Лелюхин сидит бледный, молчит, только кусает губы. Молча вылез из самолета и ушел.

Подбежал механик. Мы осмотрели самолет, насчитали в нем двадцать девять пробоин...»

Тут же вызывает Петренко командир отряда капитан Культин. Он летчик, понимает, что могло произойти.

— Но это не дает вам права оскорблять офицера, — заключил Культин. — За оскорбление офицера я должен был бы отдать вас под суд. Этого не сделаю, но и к награде, к которой нужно представить, не представлю. В дальнейшем не забывайтесь. Держите себя, как надо держаться дисциплинированному унтер-офицеру...

Вот что такое «нижний чин» в русской армии.

Самому Ефимову тоже придется испытать много неприятных ситуаций со своими «благородиями». Умные люди будут несколько раз представлять замечательного русского летчика к офицерскому званию и получать отказы. В конце концов, чтобы несколько ублаготворить обе стороны, Михаилу Никифорови-

чу Ефимову присвоят звание почетного гражданина, слегка приподняв над «мужиком».

Славороссов не военный, а все же нет-нет и ему дадут почувствовать, что тоже «мужик». Тому же Сегно не пришло в голову пригласить его к «Кюба», а велочемпион и раньше бывал в ресторанах, не отказался бы и с авиаторами посидеть. Он знал, куда отправился тогда Сегно, слышал, что там часто собираются летчики.

Мелкий этот эпизод все же кольнул Харитона, заставил подумать о том, как сложится его жизнь в Варшаве.

...На городской окраине — Мокотовском поле — построены ангары, в них расположился завод, рядом даже маленькая собственная электростанция и административное здание.

Шеф-пилоту фирмы князь Любомирский назначил «царское» жалованье — пятьсот рублей в месяц. Славороссову Сегно при найме положил сорок рублей. В Варшаве немного прибавил.

Сегно занял роскошную квартиру, приобрел автомобиль «пежо». Славороссов снял неподалеку от аэродрома маленькую комнатушку, присмотрел харчевню подешевле. Время призов и цирковых бенефисов кончилось. Сбережений уже нет, а надо и родителям что-то посылать. Брат Дмитрий — лентяй, пьяница, одни огорчения приносит старикам, Федор еще не встал на ноги, Любу замуж выдавать пора. И это его забота.

Весной 1911 года открылась при «Авиате» школа. Летали на «фарманах». Славороссов, который был единственным механиком, приходил на аэродром ночью, чтобы на рассвете, когда особенно спокоен воздух, самолет был уже готов к полетам.

Еще осенью Сегно несколько раз брал на борт механика и давал ему первые уроки пилотирования. Когда начались полеты с учениками, времени у Славороссова не было совершенно. Уход за аэропланом, ремонт, исправление мелких поломок отнимали весь день.

Когда погода была ветреной, Сегно оставался в городе и развлекался там с многочисленными друзьями. Славороссов возился с самолетами, рулил по полю, приучаясь точно выдерживать направление, работать педалями руля поворота.

В один из летних дней Харитон решился напомнить о себе:

— Генрих Станиславович, забыли вы меня.

— Ничего я не забыл, ведь летали же...

Сегно был расстроен учениками: один врезался в стог сена и снес шасси, другой так ручку управления сжимает, что исправить ошибку трудно, едва не разбились на посадке. Сейчас офицера Краховецкого выпускать будет одного, волнуется.

— Помните, мотор откажет — ручку от себя, иначе смерть! Ясно? — спрашивает Сегно.

— Помню, помню, — кивает головой Краховецкий.

— Давайте!

Славороссов стоит уже у пропеллера, ждет команды на запуск.

Чуть в стороне штатские ученики: Скаржинский, Кайданов.

Взлет проходит хорошо. «Фарман» набирает высоту, и на солнце просвечивают обтянутые желтым полотном крылья, видны даже их каплевидные внутренние нервюры, напоминающие ребра, продольные балки-лонжероны, под фюзеляжем висят две пары колес.

Все выглядит так хрупко, ненадежно. Славороссов невольно сравнил самолет со стоящим рядом автомобилем Сегно. «Странно, — подумал он, — такая прочная махина, чтобы ездить по земле, а в воздухе стрекоза какая-то. И летит, держится. А если мотор поставить раз в пять мощней, тогда что?..» И размечтался, представляя какой-то фантастический мощный аэроплан.

Самолет идет на посадку. Теперь все не сводят с него глаз — самый ответственный момент. Отчетливо виден летчик, свесивший с крыла ноги на решетчатую подножку... Стих гул мотора...

— Тяни на себя! — кричит Сегно, словно его услышит Краховецкий. Но он и в самом деле плавно выравнивает самолет...

— Поздравляю! — кричит подрулившему ученику инструктор. — Отменно справились!

Потом Сегно летает с остальными, их он еще вывозит. А Кайданова уже сажает впереди, на свое место, готовит к самостоятельному полету.

К концу дня, снова раздосадованный ошибками

учеников, Сегно раздраженно разбирает оплошности каждого.

— Это же элементарно, господа! Нельзя допускать резких движений! Сколько же вас возить?.. Да вот наш механик, несколько раз полетал со мной, и готов. Я его хоть сейчас выпущу, а ведь ни вашей культуры, ни знаний...

— Так уж он и полетит, — не выдержал Скаржинский.

— Вы сомневаетесь? — язвительно переспросил Сегно. — Посмотрим! — И он подозвал Славороссова, возившегося у самолета:

— В порядке аппарат?

— В порядке, Генрих Станиславович, а вы что, еще хотите летать?

— Нет, ты сейчас полетишь, просился ведь...

У Харитона от радости екнуло где-то под ложечкой, тут же шевельнулось и чувство страха. Он знал, что обучен еще недостаточно, устал, набегался за день, но отказываться нельзя, такой случай! В этом потоке разноречивых чувств вспомнился Иван Заикин, как он сел и полетел, совсем не учась, а Уточкин...

— Спасибо, Генрих Станиславович, так, значит, можно?

— С богом!

...Хороший, уверенный взлет. Выдержав самолет над землей и набрав скорость, Славороссов плавно, как учил Сегно, набирает высоту, разворачивается...

— Что я говорил, господа?

А Славороссов, уже пережив торжество удачи после взлета, первое захватывающее потрясение обладания небом, вновь забыл обо всем, кроме предстоящей встречи с землей: «Как садиться?»

Сегно не помнил или в запале не подумал, что Славороссов ни разу самостоятельно не делал посадки...

«Фарман» идет к земле слишком круто, испуганный «летчик» резко задирает нос, аппарат теряет скорость, начинает проваливаться... Уже не слушаясь руля, ударяется о землю, подскакивает, снова падает, не выдерживают и отваливаются шасси...

Самолет разбит... Славороссов цел...

Взбешенный Сегно, потеряв контроль, обкладывает несчастного механика площадной бранью, кричит с пеной у рта:

— Из тебя никогда, слышишь, никогда не будет

летчика! Всю жизнь хвосты таскать будешь! Так меня обмануть! Горилла скорее летать научится, шимпанзе!.. Вон с глаз моих!..

На огромном аэродромном поле Славороссов сидел один у обломков самолета. Там его и застал посыльный из конторы:

— Управляющий вызывает.

«Конец, — подумал Харитон, — прогонят».

Но его не прогнали. Сказали, что в школе будет механик с завода, а он поедет в Петербург на авиационную выставку, куда «Авиата» отправляет свой самолет.

Славороссов не знал, кого благодарить, неужели Сегно заступился?

...После возвращения с выставки Славороссов снова занял свое место школьного механика. Сегно не вспоминал о тяжелом происшествии, но и о полетах тоже не говорил. Перед ним был только механик.

И все же Славороссов рискнул: выбрав подходящий момент, он попросил Сегно разрешить ему восстановить забракованный и списанный самолет.

— И что потом, убиться на нем?

— Генрих Станиславович... — умоляюще произнес механик. — Очень вас прошу...

То ли Сегно чувствовал и свою вину перед Славороссовым, то ли вспомнил, как сам в Петербурге разбил машину, пытаясь исполнить ефимовский прием, только он согласился:

— Хорошо, попытайся.

Теперь Славороссов совсем не бывал дома, случалось, и ночевал в самолетном ящике, благо тепло. А самолет отремонтировал.

Как только рассветало, Харитон садился в «свой» «фарман» и гонял его по полю, потом решился на подлет по прямой — чуть оторваться и тут же опуститься — понять посадку, почувствовать машину.

Наконец Славороссов настолько уверился в своих силах, что сделал круг на высоте тридцати метров и легко, плавно приземлил самолет! Это была победа.

Как-то вечером, в конце полетов, Славороссов решил взять реванш. Никого не предупредив, он взлетел на своем аппарате, набрал над аэродромом 150 метров, что считалось рекордным для учеников. Еще более удивил присутствующих «бездарный» механик просто идеальной посадкой.

— Что я говорил о нем? — неожиданно для своих питомцев обрадовался Сегно. — Талант, мой почерк!.. Настоящий спортсмен!..

Опасаясь гнева Сегно, неуверенно подошел Славороссов, но все же не мог убрать с лица радостную улыбку.

И Сегно ответил улыбкой, протянул руку:

— Победителей не судят! Поздравляю, превосходный полет!

Стремясь привлечь внимание к своей продукции, которая не пользовалась спросом — «фарманы» фирмы «Авиата» были хуже оригинала, — дирекция стала устраивать по воскресеньям демонстрационные полеты.

Выпустив на старт летчиков Лерхе и Янковского, потом летавших самостоятельно учеников Сегно, Славороссов молит своего шефа:

— Вы же верите в меня, Генрих Станиславович, разрешите...

— Летай сколько угодно в будние дни, я не возражаю. Но тут праздник, демонстрация полетов, и вдруг... наш механик...

— Я ведь ваш ученик, и не самый плохой, — унижался Харитон.

Долго уговаривал он Сегно. Отмахнувшись от Харитона, как от назойливой мухи, инструктор дал согласие.

Демонстрация заключалась в полетах над аэродромом. Сегно и его коллеги-летчики поднимались на большую, по тем понятиям, высоту, кружились над полем, делали спуск по спирали, поднимали пассажиров. Ученики же просто показывали скромный полет по кругу.

«Фарман» Славороссова набрал легко приличную высоту. Перед ним открылась панорама Варшавы, голубой извив Вислы, и безудержно захотелось пролететь над всем городом, сделать праздник для всех варшавян — пусть запомнят Славороссова в небе! В эти минуты он снова, как прежде, спортсмен, чемпион, жаждет признания, славы. Он знает, что не имеет права на такой полет, еще нет звания летчика, нет «Бреве», но он его получит, а сейчас — на Варшаву!

И полетел. Воскресный день, улицы, парки полны людьми. Кто это так хорошо, легко и свободно парит

над ними в голубом небе, то опускаясь, то забираясь ввысь? Как красиво, кто этот летчик?..

— Привет, Варшава! — озорно орет Харитон. — Летим, братцы!

В 1911 году подобный полет над городом был большой редкостью, он вызвал восхищение зрителей и, конечно же, был замечен газетчиками.

Назавтра варшавяне узнали, что блистательной демонстрацией полета они обязаны механику «Авиаты» Харитону Славороссову-Семененко. Журналист не забыл напомнить, что начинающий летчик в прошлом очень известный русский велогонщик из Одессы.

И присутствующие на празднике в Мокотуве единодушно считали полет Славороссова самым интересным, приветствовали его после посадки как несомненного победителя. Иначе отнеслись молодые летчики, почувствовавшие себя посрамленными, и кем?..

— Зачем вы разрешили?! — наступали они на Сегно. — Это же насмешка над нами!..

Разъяренные авиаторы даже не пожали руки своему счастливому коллеге, хотя он сегодня утвердил себя в их рядах.

Отчитал его и Сегно, хотя понимал, что Славороссов просто талантлив. Много ли он помог ему, все ведь сам.

— Это мальчишество! — все же повторил он еще раз. — Надо знать, что государством установлены строгие правила полетов, они летчикам не все разрешают, а вы еще... — Тут Генрих Станиславович вывернул такое ругательство, что даже одесский мастеровой удивился.

Правила действительно были, причем их появление весьма характерный штрих русской действительности. В 1910 году газеты смаковали занятный инцидент, случившийся в Государственной думе. В одном из своих выступлений «левый» депутат Маклаков заявил: «...В то время как все страны полетели на аэропланах, что у нас есть? Еще ни один человек не летает, а уже полицейские правила против аэропланов изданы, уже есть надзор за этим...»

Ему отвечал известный мракобес, депутат Марков 2-й: «Напрасно член Думы Маклаков возмущается, что в России еще никто не летает, а правила об авиации уже установлены. Что ж тут дурного? Понят-

но, что, прежде чем пустить людей летать, надо научить летать за ними полицейских...»

Но ни правила, которых Славороссов не читал, ни нагоняй не могли испортить ему настроения в такой великий день. Он не думает о том, что скоро наступит время, когда к нему придут ученики, а один из питомцев напишет о своем воздушном крещении: «...Этот маленький мой первый полет, моя воздушная дерзость, мой чистокровный риск и удачный спуск — это такой величайший праздник моей жизни, такая личная победа, что, право, не забыть этого никогда во веки веков...»

Когда он прочтет эти строки писателя, друга и ученика Василия Каменского, то вспомнит именно этот день и вновь переживет свой «величайший праздник».

Пока же, оставшись один на аэродроме, Славороссов насвистывает веселый мотивчик, стирая с мотора масляные потеки.

...Вторым счастливым праздником стала для Харитона сдача экзамена на звание пилота-авиатора специальной комиссии Всероссийского аэроклуба. За все элементы полета по международным стандартам Славороссов заслужил единую оценку председателя комиссии: «Превосходно!»

Это событие торжественно и шумно отмечалось в отдельном кабинете хорошего варшавского ресторана. Развеселившиеся гости требуют:

— Предъявите «Бреве», Харитон Никанорович!.. На стол, на стол!

Принаряженный Славороссов рад и сам еще раз посмотреть на синюю книжечку с золотыми тиснеными буквами «И. В. А. К.» на обложке. А внутри, слева по-русски, справа по-французски: «Международная Воздухоплавательная Федерация. Императорский Всероссийский Аэро-Клуб — представитель М. В. Ф. для России сим удостоверяет, что Славороссов-Семененко Харитон Никанорович, родившийся в городе Одессе, русский, получил звание *пилота-авиатора*».

Ниже номер — 41 и дата: 14 марта 1911 года.

...Никанор Данилыч снимает со стены большую рамку, где под стеклом собраны фотографии сына-велогонщика. На столе приготовлена вырезка из вчерашней газеты: в открытой кабине моноплана «этрих» гордо сидит его сын — Харитон. Руки летчи-

ка лежат на круглом, совсем автомобильном руле, голова покрыта пробковым шлемом. Под плотно прилегающим комбинезоном видны литые, сильные плечи.

«Х. Н. Славороссов-Семененко на моноплане «этрих».

В который раз Никанор Данилыч перечитывает помещенную тут же заметку:

«Одесский циклодром — некогда гнездо стаи славных гонщиков — дал русской авиации целый ряд прекрасных летчиков. Оба брата Ефимовы, С. И. Уточкин, Поршерон, Я. Седов и теперь наконец Х. Н. Славороссов.

Х. Н. Славороссова одесситы хорошо помнят как одного из лучших одесских гонщиков второго разряда. Теперь он пилот высокого класса, инструктор авиационной школы князя Любомирского в Варшаве. Славороссов летает с одинаковым успехом как на аппаратах Этриха, так и на аппаратах Л. Блерио и считается одним из лучших преподавателей искусства летания».

— Федор, неси картонку! — кричит отец. — Ножницы материны.

До позднего вечера вместе с младшим сыном они переклеивают на новый лист фотографии Харитона, разбросав их веером вокруг газетной вырезки, занявшей почетное место в центре.

Князь Любомирский обрадовался неожиданной славе своего механика и назначил его вторым пилотом «Авиаты» с жалованьем 100 рублей.

— Это для начала, Харитон Никанорович, — сказал ему один из директоров, поздравляя с назначением. — Господин Сегно скоро едет в командировку по делам фирмы, вам придется его заменить. И вообще кончается его контракт, кажется, у Генриха Станиславовича есть свои планы на будущее, тогда все ваше. Это князь просил сказать вам доверительно, вы понимаете?..

— Не беспокойтесь, я Генриха Станиславовича уважаю.

Славороссов не любил обсуждать своих отношений с шеф-пилотом. Они хотя и осложнились, но если бы не Сегно, не стать бы ему теперь дипломированным летчиком, а это самое главное.

Вот и началась новая жизнь Славороссова. Полеты с учениками, испытания построенных машин. За-

вод приобрел лицензию у австрийского инженера Этриха и начал готовиться к выпуску его аэроплана. Сегно, который вел переговоры в Австрии, купил там один аппарат. Он очень расхваливал пилотажные качества нового «этриха», демонстрировал его в Варшаве.

Славороссову очень хотелось полетать на этой большекрылой механической птице, но он ждал, когда Сегно предложит ему это сам, а Сегно ждал, чтобы вчерашний механик его попросил об этом.

Князь Любомирский часто бывал на полетах, но сам так никогда и не рискнул подняться в воздух. Понятно, что его интересовало мнение о качествах нового аэроплана и, вероятно, понимая некую сложность отношений между двумя своими летчиками, как-то спросил Славороссова в присутствии Сегно:

— А вы, Харитон Никанорович, еще не испытали новый аппарат? Генрих Станиславович его очень хвалит. Хотел бы и ваше мнение слышать.

— Да все никак собраться не мог, — деликатно ответил Славороссов. — Вот сегодня погода хорошая, так что...

— Вот и прекрасно, — резюмировал князь.

— Генрих Станиславович, вы тоже полетаете?

— Нет, нет, — поспешил ответить Сегно. — Вы уж сами, меня ждут в городе.

...Длиннокрылый «этрих» резво бежит по полю... Славороссов легко берет штурвал на себя, и аэроплан в воздухе... На высоте метров в тридцать летчик описывает круг. Аппарат нравится ему — устойчив, хорошо слушается рулей... Посадка.

Владелец фирмы машет Славороссову рукой, приветствуя его удачный полет. Не заруливая к началу старта, поле большое, Славороссов снова дает газ и опять поднимается в воздух, набирает уже большую высоту, кружится над аэродромом, затем делает «восьмерку» и на посадку.

Любомирский доволен спокойной уверенностью и мастерством летчика. Выслушав одобрительный отзыв Славороссова об «этрихе», князь благодарит за доставленное удовольствие.

Оба они не знают, что, отъехав от аэродрома, Сегно свернул в сторону с дороги и оттуда тоже наблюдал за полетом. «Талантливый, черт!» — пробормотал

он не без зависти, но и без всякой злобы. Летчик в нем был сильнее человека из высшего общества, к которому относил себя Генрих Сегно.

* * *

ТАНГО С КОРОВАМИ

Х. Н. Славороссову

Жизнь короче визга воробья,
Собака, что ли, плывет там
На льдине по весенней реке?
С оловянным весельем
Смотрим мы на судьбу.
Мы — Открыватели Стран —
Завоеватели Воздуха —
Короли апельсиновых рощ
И скотопромышленники.
Может быть, выпьем
Чарку вина
За здоровье Комет,
Истекающих бриллиантовой кровью.
Или лучше заведем граммофон.
Ну вас к черту —
Комолые и утюги!
Я хочу один-один плясать
Танго с коровами
И перекидывать мосты —
От слез
Бычачьей ревности
До слез
Пунцовой девушки.

1914

Это стихотворение известного поэта-футуриста Василия Каменского первое, хотя и необычное, литературное произведение, посвященное Харитону Никаноровичу, с которым писателя свело увлечение авиацией.

Перелистаем книгу Каменского «Путь энтузиаста». Вот он приводит свой разговор с близким приятелем Сергеем Уточкиным, узнавшим, что Каменский тоже хочет летать:

«— Ппп-оезжай, брат, в Париж, ттам тебя всему научат и, кстати, летать. А если разобьешься вдребезги, то оппять же в Па-ариже, а не где-нибудь в Жжжмеринке. *(Уточкин сильно заикался. — Ю. Г.)*

Через двадцать четыре часа после слов Уточкина я получил заграничный паспорт.

Париж для русского — это воля для арестанта:

здесь не видишь тюремных надзирателей николаевской рабской России...»

На знакомом уже аэродроме Исси-ле-Мулино, которое французские журналисты окрестили «гнездом людей-птиц», Каменский поступает в ученики к Луи Блерио. На том же поле у Фармана ждет своей очереди Иван Заикин, другие, нам уже знакомые русские. Все только начинается. Молодой веселый Блерио усаживает Каменского на двухместный моноплан:

«...Взлетели. Блерио кричит:

— Смотрите. Руль свободно, на себя — в высоту, от себя — вниз. Равняйте прямую линию. Главное, ногами регулируйте руль хвоста. Слушайте мотор. Следите за смазкой. Контакт выключения. Планируем...

На земле авиатор улыбается:

— Все очень просто — надо только уметь.

А в это время — трах!

Кто-то грохнулся о землю...

Мой инструктор говорит:

— Это «антуанетт». Красивые, но плохие аэропланы. Разбили тридцать тысяч франков...»

Каменскому повезло — он увидел на аэродроме знаменитейших писателей: А. Франса, Э. Верхарна, Г. Гауптмана, Метерлинка... Все они приезжали, чтобы полетать пассажирами с Анри Фарманом.

Получив первоначальные навыки, Каменский возвращается в Россию. Ему нужно тренироваться, чтобы сдать экзамен на звание авиатора. Кто-то посоветовал ехать в Варшаву на завод «Авиата».

Списавшись с Варшавой, Каменский отправляет туда купленный им во Франции «блерио» и трогается в путь.

К тому времени в «Авиате» служили заводскими летчиками Янковский, Лерхе, Кампо-Сципио, Сегно и Славороссов.

«...Среди авиаторов Славороссов самый замечательный... самый талантливый рекордист... Славороссова я выбрал своим учителем — инструктором для подготовки к сдаче трудного экзамена...

Вследствие частых воздушных катастроф теперь были выработаны новые, строгие международные правила для авиаторов, и, значит, надо действовать энергично, решительно.

Кроме меня, было еще семь начинающих: два офицера и пять поляков.

Здесь, на Мокотовском аэродроме, текла совсем особая, своя воздушная жизнь. Целые дни среди аэропланов.

В глазах — взлетающие аппараты. В ушах — музыка моторов. В носу — запах бензина и отработанного масла. В карманах — изолировочные ленты. В мечтах — будущие полеты.

О возможных катастрофах никто не думал, не говорил. Впрочем, каждый думал, что это его не касается, а только других.

Шутили: «Если ты сегодня собираешься разбиться — дай мне взаймы 50 рублей».

При заводской конторе у нас была авиаторская комната, где стояло пианино: в ожидании очередных полетов почти все играли и насвистывали самые легкомысленные мотивы модных оперетт.

Славороссов и я были особыми музыкантами циркового стиля: он прекрасно играл на одной струне, натянутой на палку через сигарную коробку, а я — на гармонике, с которой не разлучался.

Вообще авиаторы на земле веселились как школьники, но, едва прикасались к аэроплану, наступало перерождение: лица отражали сосредоточенную волю, короткие движения — решимость, скупые спокойные слова — хладнокровную выдержку.

Первое время я тренировался на своем «блерио», но потом по предложению и техническим указаниям Славороссова перешел на австрийский моноплан «таубе»...»

После успешной тренировки пришла пора Каменскому сдавать экзамены. Их принимал только столичный аэроклуб. Как же проходили эти испытания на право получения международного «Бреве»?

«...И вот настало «тяжелое утро», когда взволновалось сердце мое: надо было показать себя настоящим, профессиональным мастером авиации. Строгая, научная пунктуальность знатока-теоретика Вейгелина известна *(он председатель комиссии. — Ю. Г.)*.

Профессор-экзаменатор под контролем и наблюдением комиссии должен был, сидя на извозчике с сигнальными флажками, давать мне с земли знаки выполнения международных правил.

Я поднялся на «таубе» и, глядя с аэроплана на

крошечную лошадь с экипажем, начал одну за другой проделывать восьмерки, все время следя за сигналами флажков...

Я исполнил все по совести и хорошо спланировал — прямо к извозчику Вейгелина. И, когда остановился, прежде всего стащил с потной головы авиационную каску и с радостью хватил ею об землю.

Вейгелин пожал мне руку: «Поздравляю со званием международного пилота-авиатора».

Поздравляли авиаторы, комиссия, рабочие с нашего завода. Я расцеловал своего учителя Славороссова...»

Это были последние экзамены в школе «Авиаты». Дела фирмы шли все хуже и хуже.

Фирма объявила своим служащим, что продает свое дело русскому военному ведомству, школа свертывала работу.

Некто Крумм, числившийся в «Авиате» пилотом, но никогда не летавший, пригласил Славороссова в ресторан для «серьезного разговора». Когда стол был накрыт и они остались одни, Крумм спросил:

— Вы, конечно, слышали о соревнованиях в Вене?

Славороссов не участвовал ни в одном из всероссийских праздников, поэтому мечтал попробовать свои силы в состязаниях авиаторов. Знал, что венский митинг назначен на весну 1912 года, но нужен был свой самолет, запись для участия тоже обусловливалась денежным взносом. А еще — доставка аэроплана в Вену, проезд... Нет, это ему не по плечу. Так он и ответил.

— А если вы приобретете аппарат, а я возьму на себя все остальные расходы: взнос, доставку и прочее?

— На каких условиях? Вы же мне их не подарите.

— Призы — пополам. Я в вас верю, Славороссов.

— А если не выиграю ничего? Тогда как?..

Крумм льстиво хохотнул:

— Этого быть не может!.. Я вкладываю деньги в верное дело.

Славороссов был убежден, что готов к борьбе, понимал и чисто коммерческий подход Крумма, прибыль его должна быть много больше расходов. Да и другого выхода нет, денег Славороссову не найти — надо соглашаться.

— По рукам!..

Закончились экзамены, разъехались ученики.

«На Мокотовском аэродроме осталось всего двое: Славороссов и я, — продолжает свои воспоминания Каменский. — Славороссов собирался на заграничные авиационные состязания и поэтому летал — тренировался как дьявол, забираясь под облака.

Много летал над Варшавой и я, разглядывая с высоты убегающую Вислу и карточные домики.

Весной на прощание мы устроили «открытие весеннего авиационного сезона», собрав массу зрителей.

На другой день все газеты России рассказали о замечательных «по красоте и смелости» наших полетах.

Да, это были действительно исключительного мастерства полеты Славороссова, ну а я слегка тянулся за учителем, как мальчик за папой».

Прощаясь с варшавянами, Славороссов летит над городом на компактном маленьком «блерио». Он не случайно выбрал на сей раз этот аппарат с малым размахом крыльев.

Задрав головы, прохожие следят за аэропланом, который снижается, направляясь к берегам Вислы. Люди начинают тревожиться:

— Господа, господа, он падает в Вислу!..

— Славороссов падает в реку! — подхватывают в толпе. Варшавяне знают, что только он остался в «Авиате», больше летать некому.

«Блерио» уже у самой воды, и желтокрылый самолетик несется низко вдоль берега... Впереди мост...

На набережной уже толпа...

— Что он делает?! Сейчас разобьется!..

Самолетик, прижавшись к воде, на миг исчезает под пролетом моста, и вот уже желтокрылая птица взвивается в небеса!..

— Ура! Браво Славороссов!..

Никто и нигде еще не пролетал под мостом!

В тот же день летчика вызывают в полицию. За нарушение общественного спокойствия и опаснейший трюк, грозивший разрушением моста, Славороссов наказан внушительным штрафом.

— Как вы могли себе это позволить, господин Славороссов?! — возмущался полицейский чин.

— Я когда-то в цирке работал — дурные привычки.

Не станет же он объяснять, как готовился к этому полету, как измерял шагами величину пролета

моста, ходил под ним на лодке... Прижимаясь к земле, он пролетал между деревьями, стоявшими на таком же удалении друг от друга, как мостовые опоры... Он сам проходил школу мужества и мастерства.

После недолгих переговоров «Авиата» продала за 500 рублей в рассрочку Славороссову аэроплан, который он собрал своими руками. Сразу нужно было отдать только сто рублей. Он на это и рассчитывал. Все равно закрываются.

* * *

В австрийском городке Винер-Нейштадт никому не известный русский авиатор Славороссов был одним из сорока претендентов на открывающихся состязаниях.

Призов разыгрывается много, начиная от награды за самый короткий разбег при взлете до приза за наивысшую скорость, высоту полета, продолжительность...

С первых дней Славороссов обратил на себя внимание высокой техникой пилотирования, упорством в борьбе и смелостью. Ни разу самолет русского пилота не застревал на старте, никаких отказов мотора, поломок, что случалось с другими довольно часто.

У большинства авиаторов свои механики, у представителей самолетостроительных фирм по два-три, а Славороссов все делал сам, задерживаясь на аэродроме до поздней ночи.

Рядом с его стоянкой итальянская машина «капрони». Говорили, что этот моноплан может развивать скорость до 140 километров, устойчив в полете, а вот на соревнованиях итальянскому пилоту Бурготи не везло. То поломка, то отказ мотора в воздухе, то еще что-то.

Заинтересовавшись неизвестным аппаратом, Славороссов попросил разрешения его осмотреть. Механик, копавшийся в моторе, понял, о чем его просит русский, и «на пальцах» объяснил ему особенности конструкции, разрешил залезть в кабину.

Так же жестами русский выяснил у итальянца, что за дефект он отыскивает, что не работает? И тоже полез в мотор...

Вместе они разобрались в неисправности, Славороссов показал, как проще ее устранить.

— Грация, синьор! — трясет ему руку итальянец. Потом показывает пальцем на летчика, движением ла-

дони, понятным всем авиаторам, изображает взлет, посадку: — Брависсимо! Брависсимо, синьор русо!..

— Стараемся, друг; нам иначе нельзя, — не столько итальянцу, сколько себе говорит Славороссов.

Эту мимическую сцену прервал приход пилота Бурготти и еще какого-то итальянца, очень вежливо поздоровавшегося с русским. Это был владелец фирмы инженер Капрони.

К сожалению, Славороссов, не знавший и французского, без переводчика объясниться не мог, беседы не получилось. Услышав, как Бурготти зло выговаривает механику, что было понятно и так, Славороссов поклонился и ушел к своему аппарату.

Дальновидный Крумм не прогадал. Славороссов не только завоевал несколько солидных призов, но и занял общее третье место!

Расплатившись со своим кредитором, Харитон Никанорович заключает контракты на турне по Австрии для выступлений с публичными полетами. Его ждут в Карлебаде, Мариенбаде, Праге, Боцене, Меране...

«Выдающийся русский летчик Славороссов на знаменитом аэроплане «Блерио-XI» совершит свободные полеты над морем и над горами!»

Эти броские афиши лишили покоя обитателей древнего приморского города Фиуме, еще ни разу не видевших полетов. И Славороссов был доволен, что приехал на берег Адриатики. Ему очень нравился утопающий в зелени город, амфитеатром спускавшийся к морю. Не только оно напоминало родную Одессу, но и шумная, темпераментная, многоязыкая толпа. Половину обитателей составляли итальянцы, недаром город был основан римлянами. Жили здесь хорваты, венгры и еще пестрая курортная публика.

Площадка для полетов выбрана Славороссовым у самого моря на высоком скалистом берегу.

В многотысячной толпе зрителей был и вице-губернатор Фиуме барон Лодовико Орос ди Бартини с приемным сыном Роберто, которого грудным младенцем подкинули в дом богача-аристократа.

Юный Роберто не мог оторвать глаз от белого аэроплана, похожего на гигантскую птицу, гордо раскинувшую крылья. А рядом с нею сказочный рыцарь авиации в кожаном облачении, увенчанный сферическим шлемом. Заняв свое место в пилотской кабине,

он взмахом руки приветствовал публику и подал знак механику, стоявшему у пропеллера...

Громко чихнув, зарычал мотор, вдоль фюзеляжа потекли космы сизого дыма, и до толпы донесся горьковатый запах бензина и горелого масла.

Пророкотав на разные голоса, согревшийся мотор набрал силу, натужно загудел и понес белую птицу прямо к обрыву... Кто-то испуганно вскрикнул, когда, сорвавшись с утеса, аэроплан резко провалился вниз, но тут же утвердился в плотном морском воздухе и начал парить над бирюзовой гладью... Не рискуя особо удаляться в море, Славороссов развернулся обратно и, как только пересек береговую черту, почувствовал, что аэроплан сразу подбросило вверх... «Разный воздух», — осенила пилота догадка, он впервые пересекал в полете границы моря и суши, не зная еще, что плотность воздуха над ними неодинакова.

В ту пору младенчества авиации многое, если не все, постигалось такими, как он, только опытом. Чтобы проверить себя, Славороссов вновь улетает в море и, довольный своим «открытием», продолжает парить в весеннем небе, то уплывая к горизонту — в горы, то появляясь над восторженной толпой.

После посадки зрители устроили покорителю воздуха настоящую овацию, его забросали цветами. Вице-губернатор Бартини пожал Славороссову руку, поблагодарил за необычайное удовольствие и представил летчику своего сына:

— Роберто ваш самый горячий поклонник. Он вообще увлекается всякой техникой, а теперь просто бредит аэропланами.

— Тогда прошу, — улыбнулся подростку Славороссов и показал рукой на пилотскую кабину. — Прего, синьор Роберто...

Кто мог предполагать, что именно эта встреча с русским летчиком определит выбор Роберто, его судьбу. Пройдут годы, отгремит война, которая поставит Славороссова и юного австрийского офицера в противостоящие армии. Роберто Бартини вернется домой из русского плена, но вернется совсем другим человеком: его открытое, чистое сердце навсегда опалит огонь Октябрьской революции. В 1921 году студент-политехник Бартини вступит в ряды Итальянской компартии. А потом, но... не будем торопить события.

* * *

В каждом городе две-три недели, ни одного срыва, ни одной неудачи, и слава о русском авиаторе опережает его в этом первом и весьма удачном зарубежном турне.

Поздней осенью 1912 года, в конце столь блистательной и выгодной поездки, уставший Славороссов собирается ехать домой. Долгов у него нет, самолет оплачен, на жизнь пока хватит, а там уже вновь зовут на гастроли, можно заранее заключить контракты.

Славороссов сидел, погрузившись в глубокое мягкое кресло, вытянув руки вдоль валиков. С удовлетворением оглядев свой уютный гостиничный номер, взял лежавшую на коленях развернутую газету и опять попытался хоть что-то понять в заметке о его полетах. Немецкого он не знал, но какие-то слова были знакомы... «Надо бы позаниматься...» Он покосился на маленький секретер, где лежал подаренный ему в Праге одним русским почитателем самоучитель французского языка. Человек уже в летах, добродушный, как все толстяки, он помнил Славороссова еще по Одессе, где постоянно ходил на велотрек. В Праге он очень помог летчику, предложив свои услуги переводчика. Несколько раз поводил по городу, приносил русские газеты, делал скромные подарки, а на прощание подарил самоучитель:

— Не обижайтесь, Харитон Никанорович, но такому человеку, как вы, нельзя без языка. Французский вас везде выручит. Это очень простой, доступный учебник...

«Надо написать Олегу Константиновичу, — подумал Славороссов. — Душевный человек». Он встал, подошел к бюро, открыл маленьким ключиком небольшой черный портфельчик с тисненными золотом инициалами «Х. С.», поднесенный ему в Вене, достал лист почтовой бумаги, в левом углу которого было отпечатано: «Харитон Никанорович Славороссов-Семененко, пилот-инструктор т-ва «Авиата». Варшава».

Написав пражскому знакомому, Харитон Никанорович вспомнил, что не ответил Каменскому, которого очень обрадовали успехи учителя в Австрии. Славороссова интересовало, как подвигается у писателя работа над книгой о летчиках, не было таких еще в Рос-

сии книг. Коротко сообщив о своих последних гастролях, он продолжал: «...Напечатали ли Вы свою книгу «Жизнь авиаторская», если да, то ради бога пришлите мне, а если нет, то сообщите, в каком положении это дело».

Кажется, впервые за недолгую жизнь этот двадцатишестилетний человек чувствовал себя так хорошо и уверенно: отныне он признанный летчик, ни от кого не зависит, все, что будет дальше, ясно — служение авиации. Где и как, время покажет, в «Авиату» ему возвращаться нечего. Следовало решить, что делать с самолетом: отправить в Россию или продать, а себе приобрести новый. Расходы окупятся — демонстрационные полеты, катание пассажиров тоже доходная статья — желающие платили сто рублей. «Ну, можно брать и поменьше, — подумал Славороссов. — Хватало бы на жизнь».

Неожиданно все его планы переменило письмо из Милана. Глава фирмы «Капрони», на которого Славороссов произвел в Вене самое прекрасное впечатление, о чем тот и писал, предлагал русскому летчику испытывать самолеты фирмы, выступать на соревнованиях, в которых Славороссов пожелает принять участие.

Предложение было лестным, а самое главное — открывало перед летчиком заманчивые перспективы. Согласие было дано немедленно. Продав свой аэроплан, Харитон Никанорович выехал в Италию.

* * *

Италия очаровала Славороссова. Ему нравилась яркая, непривычная природа, теплый, солнечный климат, обилие фруктов. В письмах домой он описывал пальмы на улицах городов, апельсиновые и лимонные деревья вдоль дорог, «подходи и рви», смешные и очень вкусные макароны — спагетти, которые он научился есть, наматывая длиннющие макаронины на вилку. Ему самому все это было в диковину, а уж тем более такие подробности должны потрясти домашних.

Вооружившись очками, Никанор Данилович в который уж раз читает жене письма Харитона, не уставая удивляться все в одних и тех же местах:

— Скажи, пожалуйста, апельсины на улицах!

— И сорвать можно? — изумляется Акулина Логиновна.

В их доме никогда не бывало апельсинов, только видели их в магазинах колониальных товаров. Даже не верилось, что такой «барский» фрукт открыто растет при дороге.

Гордятся родители сыном, радуются за него, приятно, что не забывает, помогает хорошо, вот только домой не едет долго.

— Почет ему там, — поясняет отец, — должность хорошая, живет что твой барин... Вон дом какой. — И они склоняются над фотографией: Харитон стоит в садике перед хорошенькой виллой в селении Вицола-Тичат, что в сорока километрах от Милана. Там располагался завод «Капрони».

И люди в Италии нравились Славороссову своей открытостью, живостью характера, песнями, музыкой. Дома у него мандолина, и по вечерам он увлеченно разучивает понравившиеся мелодии.

Все хорошо, только один человек не может смириться с его появлением, пилот фирмы, Бурготти, так неудачно выступавший в Вене. Да и на родине он больших успехов не добился, а Славороссов быстро почувствовал возможности самолета «капрони» и после серьезных тренировок побил все авиационные рекорды Италии. Все!..

Новые соревнования: кто быстрее покроет расстояние в 200 и 300 километров с пассажиром. Наивысшую скорость на обеих дистанциях показывает Славороссов. Это уже мировой рекорд!

Десятки летчиков соревнуются на дальней трассе по маршруту Милан — Турин. И тут первое место за русским пилотом «капрони». Ему понадобилось всего пять часов, чтобы долететь до Турина.

В итальянских газетах портреты Славороссова, его называют «смелым поэтом скорости». Отчеты о его полетах в газетах Франции, Германии. Ничего не пишут о своем летчике только в России. А ведь он стал первым русским авиатором, установившим официальные мировые рекорды.

И сложный перелет Милан — Генуя — Рим тоже приносит победу Славороссову. Благодаря его выдающимся успехам пошли в гору дела фирмы, самолеты Капрони становятся популярными.

Весной 1913 года, вскоре после триумфального перелета, Славороссов вместе с руководителями фирмы обсуждает детали участия в международном военном

конкурсе, который проводит итальянское правительство в Турине. Италия спешит занять свое место среди передовых авиационных держав Европы. Ее надежда — самолеты «капрони», а Славороссов — надежда фирмы и страны.

— Что вы думаете, синьор, о конкурентах?

Перед Славороссовым список предполагаемых участников конкурса и марок самолетов, на которых они должны летать.

Продолжая изучать французский язык — все-таки Франция запевала авиации, — Харитон Никанорович понемногу осваивает и итальянский. Смешно путая два языка, он все же достаточно понятно отвечает:

— Конкуренты большие. «Капрони» — хороший аппарат.

Не может же Славороссов сказать, что в кабине «капрони» будет он — сегодня один из лучших пилотов мира.

...Апрель. Над Турином и аэродромом Мирафиори чистое, необычной голубизны небо. Соревнования еще не начались, идут последние приготовления. Тарахтят моторы, снуют механики, фоторепортеры снимают картинно позирующих пилотов. На трибунах много генералов, офицеров — представителей военного ведомства.

От ангара «капрони» взлетает аэроплан. Необычно круто и не по прямой, а с одновременным разворотом летчик набирает высоту...

Такой взлет на «капрони» мог сделать только Славороссов, и на трибунах уже повторяют его имя.

— Смотрите! Смотрите! Невероятно!..

Перевернувшись в воздухе, Славороссов продолжает полет, накреняет свой «капрони» на крыло и описывает два замкнутых круга — два виража... Плавная спираль, и самолет бежит по полю.

Это задуманная Харитоном Никаноровичем психологическая «заявка» на победу. Это ведь только облет, проба аппарата.

Славороссов выступает на новой модели и из первых девяти испытаний выигрывает семь!..

Испытания продолжаются... Но о победах Славороссова русская пресса ничего не сообщает, и вдруг телеграмма в утреннем выпуске петербургской газеты «Биржевые ведомости» от 7 апреля: «Сообщение из Турина. 6 апреля в 6 часов вечера на военном аэродро-

ме Мирафиори во время полета русского авиатора Славороссова с пассажиром Галло внезапно произошел взрыв мотора. Пассажир сгорел, умирающий авиатор в госпитале».

Вот какой трагический повод, обернувшийся газетной сенсацией, позволил России вспомнить о своем героическом сыне.

На следующий день газета «Новое время» под заголовком «Надежды на выздоровление Славороссова» публикует новую телеграмму агентства Стефани: «Славороссов провел ночь спокойно. Утром в состоянии его здоровья было констатировано некоторое улучшение. Пульс довольно правильный, нелихорадочный. Полагают, что авиатор поправится через шесть недель».

Более подробные известия были не так оптимистичны: «Какой-то злой рок преследует всех лучших русских летчиков... При спуске известного русского авиатора Х. Славороссова произошел взрыв бака с бензином. Роберт Галло, летевший в качестве пассажира, получил при падении настолько тяжелые повреждения, что не мог выбраться из горящих обломков аэроплана, и, когда подоспела помощь, представлял собой обуглившийся труп... Славороссов был отброшен к хвосту аппарата. В бессознательном состоянии, почти умирающий, он был перенесен в военный госпиталь. Из последних известий выяснилось, что Славороссов при падении получил перелом левой ноги и пяти ребер, правая нога вся обгорела, кожа с лица сорвана и констатировано общее тяжелое сотрясение мозга и всего организма. 36 часов летчик находился в бессознательном состоянии.

Пользующие Славороссова врачи все же не теряют надежды вернуть его к жизни».

Теперь уже не на шутку беспокоится о Славороссове общественность, посыпались письма в газеты с требованием сообщать о состоянии летчика, предложения о помощи. Какие-то незнакомые люди приходят к родителям авиатора, выражают сочувствие, оказывают знаки внимания, успокаивают. А у родителей еще горе — утонул в пьяном виде сын Дмитрий... Хоть и непутевый был человек, да ведь родной...

Не шесть недель, а шесть месяцев пролежал Славороссов в госпитале. Вновь и вновь он мысленно перебирает события того трагического полета...

Виною всему был лопнувший бензобак. Это устано-

вила комиссия. На планировании вытекающий бензин попал на раскаленный мотор, он вспыхнул, и огнем сразу охватило деревянный аэроплан...

Роберт Галло сидел впереди — в кабине летчика-наблюдателя. Славороссов до жути отчетливо слышит вопль заживо горящего человека, помнит, как тут же его самого ожгло бушующее пламя, резкую, всепроникающую боль... Он еще пытался, закрыв рукой глаза, выровнять у земли разрушающийся самолет... Удар... Потеря сознания... Снова минутное просветление. Он опять помнит горящие обломки, пытается отползти, но придавлена, не пускает правая нога. Он не знает, что она обгорела, уже не чувствует ее... Последним усилием воли он рвет ногу из тисков... Пронизывающая боль... Ползет в сторону... «Где Роберт?.. Надо его...» — последняя мысль, которую он помнит.

Роберт... Молодой, задорный, самый верный почитатель Славороссова, считавший за счастье летать с ним... И вот друг становится его первой жертвой... Он убил человека!..

В который раз все одни и те же горькие размышления: «...Но вина не моя... Сам чудом жив... Все равно я его убил... Проклятый бак!.. А в чем я виноват?.. Как погасить огонь в воздухе?..»

Об этом он говорит с братьями Капрони, навещающими его, просит помочь семье Галло.

— Не волнуйтесь, синьор Славо, — так его зовут для простоты, — все, что нужно, что можно, мы сделали. Вы ни в чем не виноваты, кто мог знать, что лопнут швы?

— Баки надо проверять под давлением, под большим давлением.

— Совершенно верно... Так жестоко нас учит жизнь... Что вам еще принести, Славо, чего бы вы хотели?

— Спасибо, все есть. Пошлите из моих денег в Одессу родителям... Вот записка моей рукой... Нацарапал, а то не поверят, что жив...

Весь перебинтованный, почти недвижимый, он говорит о чем угодно, но не о своем будущем. Об этом он только думает, думает со страхом: авиация не только его призвание, но и средство к существованию, сможет ли он летать? Ребра срастутся, кожа нарастет новая, а вот ноги, особенно правая, с ними что?

К нему внимательны все: врачи, сестры, даже

родные незнакомых офицеров, лежащих в госпитале, приносят и ему цветы. Цветов много, их присылают ежедневно самые разные люди. Это приятно. Он любит цветы. Они напоминают ему Одессу, велотрек, незабываемый день, когда он, «сев на колесо» самого Уточкина, мчался за ним буквально в двух-трех метрах и едва не обошел знаменитого чемпиона. В тот день он получил свой первый букет цветов, он, никому не ведомый любитель, обычный одесский мастеровой. Потом вспомнилось детство и неприхотливые желтые цветы лютики. Мальчонкой его удивил не сам цветок, они росли повсюду, а случайное открытие — у одного цветка разные листья: одни узенькие, продолговатые, тут же большие, круглые, как открытая ладошка, с зазубриной по краям. Вот бы вместо всех этих ярких, красных цветов нарвать самому лютиков...

С букетом роз входит в палату русоволосая улыбающаяся дама.

— Маргарита Афанасьевна, дорогая!.. — радостно вскрикивает летчик, пытаясь приподняться на постели.

— Лежите, лежите, Харитон Никанорович! — И ласковым прикосновением она заставляет его опустить голову на подушку. — Вам пока нельзя так прыгать, потерпите.

Как он рад ее приходу! Маргарита Афанасьевна русская, жена его доброго знакомого голландского химика Хольсена, имеющего в Турине небольшую лабораторию. Вот отведет он душу с землячкой, поговорит по-русски.

Из плетеной круглой корзины Маргарита Афанасьевна достает разноцветные судки.

— Хочу побаловать вас русским обедом, соскучились, поди...

— Ну зачем вы это, — совсем неискренне произносит больной, а сам весь лучится от радости соприкосновения с дорогой родиной.

Часто приходят летчик Бурготти, открыто признавший превосходство Славороссова, и второй пилот фирмы — Доминичи.

С ними разговор о новостях в авиации, а их всегда много. Особенно порадовал Харитона Никаноровича Доминичи, когда принес газету, где была помещена фотография самого большого в мире четырехмоторного самолета «Русский витязь» инженера Сикорского.

Корреспондент газеты сообщал из Петербурга, что испытания самолета проводил лично конструктор, который впервые взлетел на нем 27 апреля, а 10 мая поднялся над русской столицей на высоту в 600 метров со своим постоянным механиком Панасюком и еще четырьмя летчиками на борту.

— Ай да Сикорский! Вот это здорово! Пять пассажиров! Какие же у него моторы, Доминичи, написано?

— Четыре «аргуса», по 100 сил каждый. Тут говорится, что синьор Сикорский строит еще один такой самолет, он называется... Илиа Муро... меш?

— Как, как?

— Илиа... Муро-меч, может быть?

— Илиа... Илиа Муро-меч, — повторяет Харитон Никанорович, — да это же Илья Муромец! Конечно, такая махина! — Эти фразы он произносит по-русски. Теперь уже не понимает Доминичи.

— Илья Муромец... Как сказать «богатырь»? Руссо гиганто!

— А, гиганте! — обрадовался Доминичи.

— Вот, вот, гиганте.

Теперь Славороссов хочет еще объяснить, что это древний былинный герой:

— Муромец... —И вдруг само пришло слово «исторический». — Руссо Муромец сторико... Руссо Спартак!..

Летчики смеются, Доминичи доволен, что сумел так обрадовать больного, вывести его из мрачных переживаний.

— А вы, Славо, знаете синьора Сикорского?

— Нет, лично незнаком, но знаю, знаю... Огромный талант. Он летчик и конструктор. У него много самолетов построено, только двухместные были аппараты... Но очень много груза поднимали, сильные... А это... И назвал как красиво. Доминичи, какие же у него плоскости, крылья, ну, размах... ширина? — И Славороссов попытался разбросить в стороны руки, но тут же поморщился от боли.

— Сейчас, сейчас. — И Доминичи уткнулся в газету. — Верхние — 28 метров, нижние — 22... Колоссально!

— Гиганте, — повторил Славороссов. — Прочитай мне описание, только медленно, хорошо?

Тут помогают летчикам жесты, листок бумаги, на

котором Доминичи пытается нарисовать новый русский самолет.

Славороссов разглядывает довольно верный рисунок и уже представляет аэроплан, который может взять запас горючего на 1000 километров пути да еще 12 пассажиров, боеприпасы, запас пищи... Чудо!

— Застекленная каюта высотой в два метра, — продолжает читать Доминичи. — Состоит из передней капитанской комнаты, кают-компании, спальной комнаты, кухни, кладовой и уборной...

— Целый дом! — радуется Славороссов.

— Воздушный дом, — подхватывает восторженно итальянец. — А вот дальше... «В капитанской комнате находится все управление двигателями, рулями. В кают-компании имеются диваны, кресла. Все помещение освещается электрическими лампочками, получающими огонь от динамо-машины, установленной на аэроплане.

Русскому строителю, бывшему скромному студенту Киевского политехнического института И. Сикорскому после долгих неустанных трудов удалось создать аэроплан-омнибус, являющийся чуть ли не первой на всем земном шаре попыткой осуществить истинный пассажирский аэроплан».

— Все? — с сожалением спрашивает больной, который в эти минуты забыл о своих невзгодах. — Вот бы полетать на таком...

...Прошло полгода. Еще не совсем окрепший Славороссов выходит из госпиталя. Потеряв часть стопы, он заметно прихрамывает на правую ногу. Нужно еще отдохнуть, оправиться и снова летать! Это он решил для себя твердо. Вот только где?

Фирма выплатила возмещение за несчастный случай; узнав, что Славороссов и не думает оставлять авиацию, как это случалось с потерпевшими тяжелые аварии пилотами, ему предлагают продление контракта.

Нет, не может летчик оставаться в Италии. Тут неотступно преследует тень Галло, воспоминания о случившемся, его жалеют, а это раздражает Славороссова. Надо переменить место. Не вернуться ли в Австрию, где так удачно началась его спортивная карьера? Там, конечно, помнят его, а следующей весной будут новые митинги. Аэроплан можно, наверное, получить у фирмы «Этрих», реклама ведь... А может

быть, во Францию? Вот где летают, мертвые петли крутят, а я что — хуже?..

...Пресса, как известно, любит сенсации. Если речь идет об авиаторах — нужны рекорды, необычные перелеты, сногсшибательные воздушные трюки, новый аэроплан или катастрофа, как было со Славороссовым, хотя после катастрофы о нем снова забыли.

Заметка в петербургском журнале «Аэро» о первых пяти русских, «летающих вниз головой», опять возбудила интерес к Славороссову, освоившему во Франции исполнение мертвой петли. Жив!

Во Францию Славороссов приехал в самом начале 1914 года.

В детстве ему не очень хватало времени на чтение, зато, лежа в госпитале, Харитон Никанорович, как только стал приличнее себя чувствовать, читал все дни напролет. Его добрый друг Маргарита Афанасьевна приносила русские книги. Он полагал, что знает жизнь, теперь жизни его учили классики. Шла гигантская внутренняя работа, переустройство души.

Между прочим, там же, в больнице, он впервые прочел «Три мушкетера» и «Граф Монте-Кристо». Попав в Париж, Славороссов невольно искал следы героев Дюма у стен Лувра, за окнами великолепных дворцов и древних трактиров, просто на булыжных мостовых, по которым еще катили одноконные фиакры и конные омнибусы с пассажирами на крышах.

Сняв недорогой номер в пансионе Пернот на левом берегу Сены, где за 6 франков брали на полное содержание, Славороссов просто бродил по городу, хотелось немножко освоиться, прежде чем заняться делами. В Париже он никого не знал, следовало обдумать, с чего начать. Никаких рекомендательных писем у него не было, да он и не стремился их получить, верил, что достаточно известен в авиационных кругах. Единственный адрес, который ему дали, — кафе «Спорт», где обычно бывают летчики.

Отыскав кафе, Славороссов остановился у входа, где молодой, крепко сбитый мужчина в спортивном кепи явно растерянно смотрел на раскрытый мотор своего автомобиля. Боковые крышки капота были подняты, на лакированном крыле лежала парусиновая сумка с инструментами. Владелец машины достал из нее гаечный ключ и, словно не зная, что с ним делать, переводил взгляд с инструмента на мотор.

Славороссов невольно улыбнулся, решительно подошел к незадачливому автомобилисту и на плохом французском языке спросил, что случилось.

Обрадованный неожиданным участием мужчина тоже на плохом французском ответил — не заводится.

— Покрутите ручку, я посмотрю, — предложил Славороссов.

Автомобилист обрадованно поблагодарил и принялся легко проворачивать заводную рукоятку. Видно было, что силы ему не занимать.

Неисправность зажигания была обнаружена опытным механиком сразу, и, скинув пальто, Славороссов быстро его отладил.

Владелец автомобиля оказался американским боксером Джонсоном. Представился и Славороссов. Молодые люди сразу почувствовали симпатию друг к другу. Джонсон потащил русского в кафе «опрокинуть стаканчик».

Общительный американец знал многих из посетителей, но, отвечая на приветствия, он не спешил к пригласившим его знакомцам, а уверенно шел к одному из столов, где сидела компания оживленно разговаривавших мужчин.

— Привет, Жюль! — обратился боксер к худощавому человеку в замшевой спортивной куртке. — Вот познакомься, тоже летчик, русский. Его зовут... — И американец повернулся к спутнику. — Очень трудное имя...

— Харитон Славороссов, — представился тот.

— Славороссов? — неожиданно легко повторил столь трудную для француза фамилию обладатель замшевой куртки и тут же встал. — Вы пилот фирмы «Капрони»?

— Да...

— Господа! Это же знаменитый Славо!

Теперь вскочили все сидевшие за столом. Харитону пожимали руки, тут же освободили место.

Смущенный столь радушным приемом, приятным, но совершенно неожиданным почетом, Славороссов уселся на предложенный стул.

— Давайте знакомиться, Жюль Ведрин.

Теперь настала очередь удивляться самому Харитону. Перед ним стоял знаменитый на весь мир летчик-рекордсмен Жюль Ведрин! Славороссов еще учил-

ся летать, когда Ведрин, совершив перелет из Парижа в По, выиграл приз в 20 тысяч франков. «Это было весной 1911 года, — тут же вспомнил Славороссов. — Потом еще перелет: Париж — Мадрид, больше тысячи километров. Моноплан «борель-моран». Девять... да, девять летчиков начали перелет, а долетел только Ведрин. Приз 100 тысяч франков!.. После европейский круговой перелет: Париж — Брюссель — Лондон — Париж...».

Все это вспомнилось моментально. Что-что, а главные события в авиации Славороссов знал до тонкости. Он все еще держит руку Жюля.

— Очень рад, очень... Я знаю все ваши прекрасные перелеты, в прошлом году ваш рекорд скорости — 200 километров в час. Верно?

— Да, да, — смеется Ведрин, — а ваши рекордные перелеты...

И начался нескончаемый разговор. За столом были тоже летчики: Леганье — первым летавший в России, самый знаменитый мастер высшего пилотажа Пегу...

Славороссова расспрашивали о полетах, о катастрофе, пили за его чудесное выздоровление, за будущие удачи...

Харитон был на седьмом небе от счастья. Забылось все недоброе, рядом вновь обретенные друзья, они уже обсуждают, где и как устроить русского собрата.

Появились знакомства и среди земляков, живших в Париже. Актер и искусствовед Израилевич привел его в кафе «Ротонда» на Монпарнасе, где собиралась парижская многонациональная богема: писатели, художники, актеры. Парижские журналисты любили описывать скандальные происшествия, случавшиеся в «Ротонде»: попойки, драки, самоубийства доведенных до отчаяния непризнанных гениев, что еще больше способствовало дурной славе кафе. На самом же деле это был не вертеп, а, как сказал Илья Эренбург, «генеральный штаб разноязычных чудаков... Публика была необычной даже для привыкших ко всему парижан. Поражала прежде всего пестрота типов, языков — не то павильон международной выставки, не то черновая репетиция предстоящих конгрессов мира...».

Уже наслышанный об этом кафе, Славороссов

ожидал увидеть помещение, внушительное по размерам и обстановке. На самом же деле это было маленькое, непритязательное, скорее грязное заведение, каких в Париже сотни. Цинковая стойка, у которой толпились забежавшие выпить аперитив или кофе прохожие, за ней темная, насквозь прокуренная комната с десятью-двенадцатью столиками. Вот здесь-то и открылась летчику описанная Эренбургом картина.

К нему-то Израилевич подвел и представил летчика.

— Очень рад, слышал о вас, — хрипловатым, резким голосом сказал Эренбург, — летчиков знакомых у меня еще не было. Садитесь же...

Отодвинув в сторону исписанные листы бумаги, вероятно очередное стихотворение, Эренбург стал расспрашивать Славороссова о таинствах полета, его нашумевшей катастрофе в Италии, психологии людей нового воздушного племени.

— Что вы думаете о нас, земных, когда смотрите сверху на этот человеческий муравейник?

— Радуюсь свободе... Как птица...

— Прекрасно сказано! Вот здесь вокруг, — Эренбург обвел рукой комнату, где горланили стихи и тосты, набрасывали рисунки, играли в шахматы, шумно ссорились завсегдатаи, — много талантливых и обездоленных людей, жаждущих свободы, полета... Да никак не оторваться им от грешной земли...

Эренбург показал в темный угол, где сидел тщедушный, плохо одетый, с виду запуганный и голодный юноша из Белоруссии, одареннейший художник Сутин, и назвал молодого эмигранта из тех же краев Марка Шагала, испанца Пабло Пикассо...

— Их знают и ценят только в «Ротонде», разве что Пабло уже вырывается в большой мир... Заметили...

Ему вспомнилось первое в жизни посещение картинной галереи. Это было в Турине. Его добрый гений Маргарита Афанасьевна Хольстен повела его после выздоровления в Палаццо-деля-Академия делле-Шиенце — известную туринскую Пинакотеку.

Человек без образования, одаренный от природы, он тянется ко всему новому.

Воспоминание о Пинакотеке и вечер, проведенный в «Ротонде», вызвали желание побывать в Лувре. Затерявшись в иноплеменной толпе, он целый день бродит из зала в зал: картины, фарфор, оружие, часы в

королевских покоях с календарем, рассчитанным на века... Все удивляет, будит воображение, рождает мысль о нетленности созданного талантом человека.

Вечером, как почти каждый день, он проводит время с французскими авиаторами. Очень нравится ему Жюль Ведрин.

Хоть и нет пока места, но настроение у Харитона хорошее. Ему трудно развлекать товарищей смешными историями, подобно Ведрину, но хочется позабавить их, поозорничать.

Харитон придвигает к себе тарелку, резко ударяет по краю ладонью, и белый фаянсовый круг взлетает в воздух, переворачивается и снова возвращается прямо в руки Славороссова...

— Браво, Славо! Еще! — требуют летчики.

Снова взвивается к потолку тарелка, раздаются аплодисменты.

— Оля-ля! — восклицает Ведрин и пробует повторить трюк. Трах! Тарелка вдребезги. Ведрин не сдается. На полу уже груда осколков.

С полным подносом входит официант, остановился, следя за полетом тарелки, и, расхохотавшись, роняет поднос.

— Гарсон, плачу за все! — кричит под гомерический хохот Ведрин. — Еще тарелок! Славо, покажи...

— Так я же в цирке работал, артист, — смеется Славороссов и повторяет трюк, которому и в самом деле научился в цирке.

— Ты циркач? — удивился Ведрин. — Жонглер?

— На велосипеде гонял по вертикальной стенке. «Круг смерти»...

— Так ты тоже велогонщик?..

Вот и еще найдено общее в биографии молодых авиаторов. Почти все они отдали дань гонкам на велосипедах, мотоциклах, автомобилях. Спортсмены.

В этой шумной компании и Ролланд Гарро, мировой рекордсмен, кумир Франции, ее гордость. Он первым перелетел через Средиземное море, соединив Европу с Африкой. На том самом месте, где стартовал самолет Гарро, в Сан-Рафаэле близ Ниццы, в апреле 1914 года был открыт памятник.

Вместе с Ведрином они хлопочут об устройстве русского друга. Дело это оказалось более сложным, чем можно было предположить. Только вчера один из владельцев авиазавода сказал Ведрину:

— Как еще этот русский будет летать после такой катастрофы? И с ногой у него что-то серьезное, сгорела, кажется. Писали, что он на протезе.

— Глупости все это, — горячился Ведрин, — журналистские бредни. Немного прихрамывает, и все. В воздухе это не имеет никакого значения.

— А вы откуда знаете? У нас много своих, вполне здоровых пилотов.

...После долгих хлопот Славороссова принимают на должность «гастролирующего пилота» в фирму «Кодрон и Моран». Это его устраивает — демонстрировать в разных городах аппараты этой фирмы, совершать перелеты, можно и в состязаниях участвовать.

Русский летчик быстро восстанавливает свой авторитет в воздухе. Летает он по-прежнему отважно, за ним укрепляется слава отчаянного «петлиста».

Кто-то из летчиков приносит в кафе номер швейцарского журнала «Авиационное обозрение»:

— Читали про нашего Славо?

— Что он еще натворил?

— А вот: «...Наконец русский авиатор Славороссов, который блестяще выполнил рекордный перелет из Милана в Рим, намерен при содействии комитета пропаганды Швейцарской военной авиации совершить перелет из Давоса в Сан-Мориц через перевал Флюкла. Высота перевала 2389 метров, в то время как перевал Симплон имеет высоту 2010 метров.

Славороссов уже пытался выполнить перелет, но он не мог взлететь, так как колеса его самолета вязли в снегу».

— Отчаянный малый!

— А ведь ничего не сказал...

— Где он сейчас?

— В Вену собрался, на митинг.

— Не завидую его конкурентам, уплывут призы...

* * *

Как только Славороссов появился в Вене, газеты не преминули напомнить читателям о прошлых успехах русского летчика, смаковали подробности его катастрофы и чудесного спасения, называя Харитона «пилотом, возрожденным из пламени», «человеком из легенды».

Сразу же отыскал его и бывший антрепренер,

устраивавший полеты Славороссова в городах Австрии два года назад.

— Реклама уже сделана, остается объявить о ваших выступлениях, и сборы обеспечены. Как вы к этому относитесь?

— Отчего ж не полетать, только нужно поинтереснее программу придумать. Есть у меня одна идея...

— Какая? — сразу заинтересовался антрепренер. — Говорите.

— Вам известна фамилия Нестерова?

— О майн гот, конечно! Я никогда его не видел, но знаю не только о мертвой петле, он даже ночью летает, а перелеты Нестерова... Но почему вы заговорили о нем?

— Давайте пригласим его. Тогда мы будем выступать вместе. Представляете: два аппарата, один за другим, крутят петли, потом один над другим, виражи в разные стороны, карусель... Восьмерки навстречу... Хороший воздушный цирк, а?

— Гениально! — вскочил гость. — Все расходы беру на себя. Если он приедет, могу гарантировать... — Антрепренер задумался, достал из внутреннего кармана пиджака какие-то исписанные листки, пробежал их глазами... — Минутку, господин Славороссов, я же деловой человек, люблю точность... — Он присел к столу и стал что-то подсчитывать.

— Подождите, — остановил его Славороссов, — надо узнать, согласен ли он?

— Можете обещать ему очень хороший гонорар, а если бы еще посетить несколько столиц, и говорить нечего. Европа увидит сразу двух знаменитейших русских летчиков!.. Умоляю вас, немедленно телеграфируйте господину Нестерову... Какая счастливая идея!..

Славороссов и в самом деле придумал небывалый воздушный аттракцион, недаром же он прошел испытание цирком. Потом, ему очень хотелось полетать вместе с Нестеровым, познакомиться с ним. Харитон знал из русских газет о сложностях прославленного новатора, о скептическом отношении к нему военных властей, догадывался, что хорошие деньги не будут лишними для скромного русского офицера.

Закончив обсуждение возможной программы европейского турне и проводив непривычно возбужденного гостя, Харитон начал сочинять письмо. Это оказалось весьма трудным делом. Прежде всего они никог-

да не встречались. «Думаю, что Нестеров знает обо мне, хотя бы про мою несчастную эпопею слышал... — прикидывал Славороссов, — и надо как-то поделикатнее, чтобы не обиделся».

Он писал и рвал листки бумаги. То текст казался недостаточно понятным, то слишком нескромным, всетаки Нестеров — фигура первой величины.

Только на следующий день Славороссов отправил послание в Киев, уже сомневаясь в возможности получить согласие.

— А, где наша не пропадала! — неожиданно произнес он вслух, пряча в бумажник квитанцию.

— Что, что? — высунулся в окошко почтовый чиновник.

— Ничего, данке зер, — поблагодарил Славороссов и вышел на залитую солнцем Рингштрассе.

Начались состязания. Ответа от Нестерова все еще не было, и это задевало самолюбие Славороссова. «Ну мог бы отозваться хоть двумя словами. Обиделся или гонор офицерский не позволяет? Неужели такой великий летчик, как все господа, сторонится мужиков?..» — терзался Харитон.

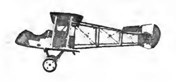
...Что за радость журналистам сообщать скорбные вести? Многое могут пропустить, не заметить, а вот трагическое событие — никогда.

Русские газеты опубликовали телеграмму из Вены: «21 июня на аэродроме Асперн, где проходит Венский авиационный митинг, разбился известный русский летчик Х. Н. Славороссов...»

Слава богу, весть оказалась ложной. Жив Славороссов, даже не ранен. Просто сильным порывом ветра свалило на крыло и перевернуло при посадке его аппарат.

Вот судьба у человека! О его победах, рекордных полетах, восхищающих даже специалистов, не пишут на родине, а как хоронить — вспоминают «известного летчика»...

Эх, Россия, Россия...



Гатчинцы

В один из майских дней 1914 года на летном поле Гатчинской авиационной школы разбился поручик Стоякин, один из самых опытных инструкторов, среди питомцев которого был и знаменитый летчик Нестеров.

Около груды обломков, еще не убранных с аэродрома до осмотра их комиссией, стояла группа офицеров. Нахмуренный, усатый полковник Ульянин, начальник школы, зло пнул ногой торчащий из кучи остаток хвоста «морана». Один из первых русских летчиков, получивший свой диплом во Франции еще в 1910 году, он пережил немало катастроф, но эта...

— Кто видел сам, господа? — повернулся он к молчавшим офицерам.

— Самолет опробовали после сборки, — начал поручик Кованько, сын генерала.

— Знаю, — обрезал Ульянин. — Вы взлет наблюдали?

— Да... Направление от ангаров в сторону леса, правее тех сосен метров на двадцать...

Кованько показал рукой на четыре сосны, стоявшие чуть не в центре небольшого аэродрома, ближе к его границе.

— Когда Стоякин оторвался, на выдерживании, в самом конце, задуло сильно справа, и его понесло прямо на сосны.

— Высота какая?

— Метров шесть-семь набрал, не больше. Стоякин так с креном отвернул вправо, получилось скольжение и... врезался...

— Давно пора убрать эти проклятые сосны! — почти выкрикнул штабс-капитан Руднев. — Такого человека погубили...

Заговорили и другие инструкторы. Ульянин молчал, переводя взгляд с обломков на сосны, потом, резко повернувшись, ушел.

К инструкторам подошли стоявшие поодаль ученики: поручик конной артиллерии Крутень, поручик Смирнов, уланский штабс-ротмистр Казаков...

— Ну, рыцари неба! — повернулся к ним штабс-капитан Горшков. — Поняли, что такое авиация?.. Летать не расхотелось?

— Почему же сосны эти не спилят? — спросил вместо ответа Крутень.

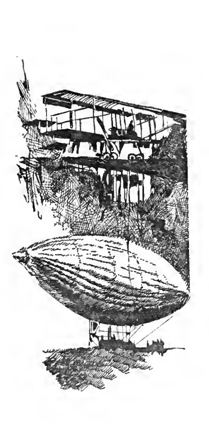
— Сколько раз уже просили, — сердито ответил поручик Модрах, — мы же тут не хозяева.

— А кто?

— Управляющий Гатчинский дворцом, вот кто!..

— Ну и что? — продолжал допытываться Крутень.

— Вдовствующая императрица привыкла видеть их из своего окна, отвечает управляющий. Ясно? — вмешался Руднев, чтобы закончить разговор. — Пошли, господа... Кто не знает — похороны завтра.



Ян Нагурский (стр. 8).







Евгений Кузнецов (стр. 12).



Ян Нагурский в Главсевморпути.
Первый справа — советский полярный летчик Борис Чухновский.



Михаил Ефимов (стр. 26).

L'AÉRO-CLUB
DE FRANCE
PARIS
Certifie
que Monsieur Efimoff
Brevet №31
a été nommé
PILOTE-AVIATEUR
le 15 Février 1910
Le Président.

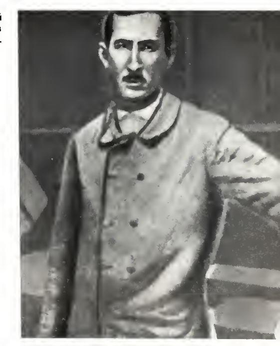
M. Efimoff.

Пилотское «бреве»
М. Ефимова.

М. Ефимов (в центре),
Иван Заикин (стоит справа) (стр. 33).



Николай
Попов
(стр. 33).



Александр Васильев
и Михаил Ефимов
(стр. 33).



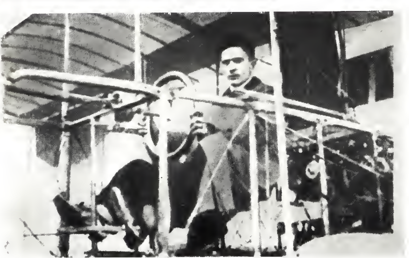
А. Васильев: «Кто не летал, тот не может знать всей прелести и красоты пространства».



Виктор Соколов (стр. 60).



Иван Белоусов (стр. 54).



И. Белоусов на «райте».

Харитон Славороссов
и Михаил Водопьянов
у самолета «Конек-горбунок»
(стр. 315).

Василий Каменский
(второй слева) и Харитон
Славороссов (третий справа)
на аэродроме «Авиаты» (стр. 86).



Харитон Славороссов
(глава «Во славу России»).



Петр Маринович
(стр. 56).

Э. Пульпе перед боевым вылетом. 1916 год.

Эдуард Пульпе (стр. 176).



Павел Аргеев (стр. 127).



Виктор Федоров (глава «Воздушный казак Вердена»).

В. Федоров
на Западном фронте.



Николай Крутень
(стр. 113).



Летчик Иван Башко.



Петр Нестеров (глава «Рыцари неба»).

П. Нестеров и кинооператор Н. Добржанский.



Александр Казаков (глава «Разбитые крылья»).

Вячеслав Ткачев (в центре) (стр. 185).



...Наступило воскресенье. Дежурил по школе поручик Крутень. День этот считался нелетным, на аэродроме не было ни души. Дежурный подозвал солдата из наряда:

— Знаешь, где найти пилы и топоры?

— Так точно, ваше благородие. В мастерских есть, в хозяйственной команде.

— Тащи пилы и топоры. Не меньше двух. Одна нога здесь, другая там!

— Слушаюсь, ваше благородие. — И солдат припустился бегом.

Крутень отправился к товарищам по группе инструктора Кованько. Вскоре они вернулись вместе с Казаковым, Мачавариани, Смирновым. Около помещения дежурного уже лежали пилы и топоры.

— Молодец! — похвалил солдата поручик.

— Рад стараться, ваше благородие!

Захватив с собой еще моториста и двух солдат, Крутень повел всех к злополучным соснам.

— Выбирайте, кому какая по душе, а ты со мной, — сказал Крутень сметливому солдату и сбросил китель.

Работа закипела...

Часа через два деревья были свалены.

— Спасибо, братцы! — поблагодарил Крутень солдат, собиравших инструмент.

— Рады стараться, ваше благородие!

— Отдохните и после обеда распилите на дрова. Я еще пришлю людей, — распорядился дежурный.

— Из тебя вышел бы идеальный управляющий имением, — пошутил Казаков.

— Выйду в отставку, пожалуйста. Только дорого обойдусь, учти.

— Если я к тому времени разбогатею.

— Или получишь наследство, — сказал Мачавариани.

Весело балагуря, возбужденные собственной лихостью, шутка ли «императрицины» сосны свели, офицеры шли по нежно-зеленому весеннему полю.

Вечером в офицерском собрании только и разговоров об этом происшествии. Все восхищаются решимостью Крутеня.

— Как бы Крутеню не пришлось крутенько! — скаламбурил кто-то.

— Как, как? Повторите, — раздались голоса.

Но повторять не пришлось. Вошел сам начальник школы. Широкоплечий, осанистый, с густыми бровями и торчащими усами, он выглядел необыкновенно рассерженным.

— Господа офицеры! — выкрикнул Крутень и повернулся к Ульянину: — Господин полковник! За время моего дежурства никаких происшествий не произошло...

— Ну, знаете ли, если сосны не происшествие, то что же тогда вы сочли бы достойным для доклада мне?..

Наутро, когда собрались на полеты, всю эту сцену в лицах рассказывает тем, кто не был, темпераментный подпоручик Мачавариани.

— Дальше, дальше, — требуют слушатели.

— Крутень молчит. Что тут скажешь? Полковник многозначительно провел по усам и пробасил: «Самовольничаете, господин поручик, это может плохо обернуться...» А сам, конечно же, в душе рад. Крутень школе помог. Но виду полковник не показывает. Отчитал Крутеня и ушел, чтобы не слушать, как все заступаться начнут. Да вы же знаете Ульянина, он с виду только грозен.

— Как во дворце отнесутся?

— Не пострадал бы Крутень...

К счастью, никаких последствий это самоуправство не имело. Все понимали, что благополучный исход стоил начальнику школы немалых хлопот. Но главную роль, как это ни прискорбно, сыграла гибель Стоякина. Это был решающий аргумент.

Торжественное открытие летнего сезона в Гатчинской школе намечалось на двадцатые числа мая, но все группы уже летали. Обучение шло на «фарманах». Взлет, трехминутный полет по кругу, осторожные, «блинчиком» развороты, посадка.

— Страшно? — расспрашивает поручика Смирнова его приятель из воздухоплавательного отдела школы.

— Да пострашней, чем на твоих «пузырях», особенно сначала. Сидишь как на жердочке над пропастью, пошевельнуться боишься. Одна рука к стойке прилипла, другая к ручке управления... А ветер так и бьет прямо в грудь... Привыкаешь. Сейчас уже посвободней. Вот француз Пуарэ показывал нам тут свои трюки, это неповторимо...

— Неужели лучше Нестерова?

...Имя поручика Петра Николаевича Нестерова летом 1913 года стало известно всей России, прогремело по Европе.

Питомец Гатчины, талантливый теоретик, командир авиационного отряда в Киевском военном округе, Нестеров стал активнейшим реформатором летного дела: он пропагандировал развороты с большим креном, от которых остерегали наставники, выполнял глубокие виражи, утверждая, что самолету «в воздухе везде опора». И своих подчиненных учил тому же. Его отряд первым принял участие в корректировке артиллерийского огня, совершал дальние перелеты и посадки на ограниченных площадках, садились даже ночью, при свете костров.

Благодаря Нестерову был сделан «первый в России, произведенный с аэроплана «синематографический снимок» Киева и окрестностей... а также перелет Днепра и Десны. Каждый посетитель, видя эти рискованно достигнутые снимки, обозревает их с высоты 1000 метров...» — так гласили афиши. Демонстрировали тридцатиминутный фильм, снятый с борта его самолета оператором Добржанским.

Самым же триумфальным стал день 27 августа (по старому стилю). Давно рассчитанный, многократно продуманный эксперимент Нестеров провел в присутствии многочисленной публики и спортивных комиссаров Киевского общества воздухоплавания.

Среди зрителей, прибывших накануне в отряд Нестерова для подготовки в качестве летчика-наблюдателя, поручик конногвардейского артиллерийского дивизиона Евграф Крутень. Ему уже приходилось вести стрельбы с помощью аэропланов-корректировщиков, а теперь, после настойчивых просьб, он делает первый шаг в авиации.

Взволнованный всеобщим ожиданием чего-то необычного, Крутень напряженно следил за взлетом командира. Его восторженное состояние объяснялось и редкой удачей — попал к самому Нестерову, о чем только можно было мечтать. Больше того, через несколько дней должны были начаться окружные маневры, и командир пообещал Крутеню взять его в свой экипаж.

Тем временем «ньюпор» Нестерова забрался на тысячу метров. Не выключая мотора, летчик перевел

свой аппарат в крутое пикирование, разгоняя скорость... Ревущий самолет стремительно несется к земле... Вот он снизился почти наполовину. Взвыл полными оборотами мотор, и «ньюпор», задирая нос, устремился вверх по дуге... пересек горизонт и, все дальше вонзаясь в небо, бесстрашно ложится на спину. Достигнув зенита, он летит вверх колесами... Земля взорвалась криками восторга. В этот момент, словно для того, чтобы услышать голоса друзей, Нестеров выключил мотор, и аэроплан, продолжая вычерчивать в поднебесье петлю, начал спуск...

Вместе со всеми что-то кричал и Крутень, подкидывая в воздух фуражку, обнимались друзья Нестерова — летчики его отряда, поздравляли друг друга спортивные комиссары. Впервые в мире выполнена новая пилотажная фигура, названная теперь навечно «мертвая петля — петля Нестерова».

Эта победа человека над воздухом вызвала восторг большинства русских авиаторов, восхищение французских коллег, и... полное непонимание рутинеров из военного ведомства. Газета «Биржевые ведомости» напечатала интервью с одним высокопоставленным лицом: «...В этом поступке, — заявило не названное по имени лицо, — больше акробатизма, чем здравого смысла. Мертвая петля Нестерова бессмысленна и нелогична. Нестеров был на волосок от смерти, и с этой стороны он заслуживает полного порицания и даже наказания. Рисковать жизнью для того, чтобы только поразить трюком, — бессмысленно...

И с этой точки зрения мне лично кажется, что вполне справедливым будет, если командир авиационной роты, к которой принадлежит Нестеров, поблагодарив отважного летчика за обнаруженную им смелость во время полета, посадит его на 30 суток под арест...»

Даже часть летчиков не могла постичь выдающегося значения нестеровской петли, открывшей новую эпоху в авиации.

Начальник Гатчинской школы Ульянин, летчик-инженер Лебедев выступили в газете «Вечернее время» с категорическим заявлением о том, что «петля связана с большим неоправданным риском, пользы не принесет и практического смысла не имеет».

Полемика продолжалась и в журналах. В одном из номеров «Аэро и автомобильная жизнь» статья закан-

чивалась так: «И если даже авиатор сделал мертвую петлю, то ему не следует повторять ее... так как при этом авиатор слишком увеличивает возможность разбиться насмерть...» Продолжая дискуссию в этом же издании, одна из первых русских авиатрисс, Е. Н. Шаховская, считает: «...Мертвые петли вошли в моду — проникли в высший свет. Совершенно, как в прошлом году «танго»... Все русские авиаторы занялись теперь проделыванием мертвой петли...

В Германии, у которой один из лучших флотов... нет ни одного авиатора, делающего мертвые петли.

И мне кажется, что немцы правы...»

Вот как может быть косным и молодое начинание — авиационное дело, как подвержены страху и сами покорители воздуха.

...Можно представить себе состояние Крутеня, когда вскоре после триумфальной мертвой петли Нестеров взял его в разведывательный полет.

— Не волнуйтесь, Евграф Николаевич, — предупредил своего летнаба командир, знакомя с заданием. — Не спешите, сначала просто освойтесь с воздухом и землей, для этого мы немного походим над аэродромом. Потом, что увидите, помечайте на карте. У меня тоже карта, вместе будем наблюдать... Все у нас получится. Еще несколько практических советов...

В следующий раз Нестеров и вовсе удивил Крутеня, предложив летчику-наблюдателю сесть спиной к пилоту:

— Изобразим с вами двуликого Януса, тут уж ничего не пропустим, а?

— Великолепно, Петр Николаевич! И так просто...

— Ткачев тоже часто так сажает летнаба — разведка в четыре глаза и на все 360 градусов.

Потом полеты на корректировку стрельбы. Это было особенно интересно Крутеню: то он получал данные с аэроплана, теперь же сам даст их братьям артиллеристам.

...Вражеские цели — батареи, стрелявшие холостыми зарядами, нашли быстро. На специальном бланке, сделанном по французскому образцу, Крутень нанес на схему местоположение «противника», привязал донесение к мешку с песком. Нестеров уже снижается в район своих батарей, где с нетерпением ждут данных корректировщиков. Наготове конные разведчики, чтобы быстро подобрать сброшенный вымпел...

«В 6 часов 52 минуты была показана цель, — записано в отчете об одном из вылетов Нестерова на маневрах Киевского военного округа, — а через минуту упало донесение о положении цели и дистанции до нее. В 6 часов 58 минут был показан створ, затем в течение 7 минут были сделаны три очереди и найдена вилка, пользуясь указаниями с аэроплана...»

Маневры прошли отлично, отряд Нестерова получил благодарность командующего, а Крутень окончательно влюбился в авиацию. В командира тоже. И Нестерову весьма понравился думающий, инициативный и решительный офицер. В эти дни много было говорено об авиации, ее возможностях на поле боя, о качествах, необходимых авиаторам.

— Вам бы летчиком стать, Евграф Николаевич, — заметил как-то Нестеров, — не тянет?

В тот раз Крутень отшутился. Но, когда пришла пора покидать отряд, прощаясь с командиром, решительно заявил:

— Петр Николаевич, позвольте считать вас моим крестным.

— Неужели уговорил? — обрадовался Нестеров.

— Вернусь в часть и сразу рапорт, в Гатчину буду проситься. Вы... верите, что смогу летать? Хорошо летать?..

— Вне всякого сомнения!.. Такие, как вы, нужны авиации. Ведь у нас знаете, сколько механических летунов — только за ручку держаться могут, вот потому и катастрофы, нелепые поломки... Это от лености ума, от спесивости барской выдумали какую-то «летную интуицию»! Знания нужны, культура, а с вашим образованием, живостью ума...

— Петр Николаевич, дорогой... не увлекайтесь.

— Я ничуть не преувеличиваю. Кстати, мой младший брат Миша тоже подал рапорт, будете, возможно, коллегами по школе. К сожалению, учат еще по-прежнему, осторожничают. Правда, не все инструкторы, есть и посмелее. Например, мой большой приятель поручик Кованько.

И снова разговор свернул на практику полетов. Нестеров стал объяснять Крутеню сущность своих взглядов, с огорчением подтвердил, что военным летчикам запрещено выполнять его петлю.

— Они считают это «цирковым номером», какое нелепое заблуждение!

— Вот когда я выполню мертвую петлю, тогда сочту, что имею право называть себя летчиком... Но до этого...

— Дай вам бог поскорее...

...С тех пор Крутень ни разу не раскаялся в своем решении перейти в авиаторы. Аэроплан осваивал очень легко, в воздухе чувствовал себя совершенно раскованным, радовался, что попал в группу Ковалько, которого так уважительно рекомендовал Нестеров.

Еще зимой, когда они занимались в классах теорией, изучали самолет и мотор, Крутень, собрав вырезки из газет, объяснял всю необычность последнего перелета Нестерова из Киева в Одессу:

— Понимаете, ведь запас горючего у «ньюпора» всего на три часа, скорость — сто километров, а Нестеров пролетел без посадки не триста, а четыреста пятьдесят километров! Даже больше намного!

— Что-то в этих сообщениях не так, — продолжал сомневаться один из слушателей, — журналистам верить нельзя.

— В том-то и сила, что Нестеров ветер использовал. Мы боимся летать при сильном ветре, а он все заранее рассчитал. Попутный ветер его и донес... Вот, вы не читали, наверное, а тут сказано, что «скорость ветра была около двадцати метров в секунду».

— Как его не разбило при взлете?..

Такие споры возникали часто, а когда начинали летать, получали первые навыки, то уже мечтали достичь совершенства Нестерова.

...Вечером 24 мая 1914 года в воскресный день, когда в школе почти никого не было, дежурный да еще несколько офицеров услышали знакомый рокот мотора и выбежали на улицу.

Сделав над Гатчиной круг, неведомый «ньюпор» зашел на посадку и плавно приземлился.

— Кто бы это мог быть? — спрашивали друг у друга офицеры, бежавшие к нежданному гостю.

Из двухместного самолета вышли двое. В летчике тут же узнали самого штабс-капитана Нестерова. Вторым был его механик, унтер-офицер Нелидов.

— Откуда вы? Почему не дали телеграмму?

— И так поздно...

— Я, господа, сегодня утром вылетел из Киева, да вот чуть задержался в пути.

— Из Киева? Сегодня?! — Офицеры были потрясены, опрокидывались все привычные представления.

— Это же рекорд, Петр Николаевич!

— Спасибо, спасибо, господа! Никто не видел брата, его здесь нет?

— Мы пошлем сейчас за ним, он ведь в Соколово живет.

— Я знаю, спасибо...

Этот перелет и в самом деле был всероссийским рекордом. Даже сразу двумя: самый дальний перелет в течение одного дня, и самый продолжительный полет с пассажиром.

Уже утром журналисты примчались в Гатчину. Расспрашивая Нестерова о подробностях полета, многие удивлялись: отчего никто не был предупрежден?

Нестеров не назвал истинной причины своего внезапного появления. При всей своей серьезности он не был лишен и здорового честолюбия. Ему хотелось произвести эффект, если все получится, и не уронить своего авторитета в случае неудачи.

Была еще одна причина в том, что прилетел он именно в эти дни.

Буквально накануне приехавший в Петербург знаменитый французский летчик Пегу демонстрировал свои полеты. Кроме множества фигур высшего пилотажа, он в течение часа выполнил 37 мертвых петель.

О его мастерстве справедливо писали газеты, но, еще предваряя выступление, Пегу даже называли «отцом знаменитой мертвой петли».

Казалось, что этот давний спор уже был разрешен заявлением самого Пегу, что он повторил петлю Нестерова и признает его приоритет. А тут снова подлили масла в огонь газетчики, что оскорбило Нестерова и его друзей.

Крутень с товарищами даже ездил в редакцию одной из газет, сам Нестеров написал протестующее письмо, которое поместило «Новое время».

Нестерову хотелось посмотреть полеты Пегу как профессионалу, а вместе с тем прибыть в Петербург достойным соперником иностранного авиатора, обладателем нового рекорда, что и было блестяще исполнено.

Перелет Киев — Петербург стал сенсацией номер один, имя Нестерова не сходило с газетных полос, в его честь устраивали многолюдные приемы, предупре-

дительны к нему стали даже в военном ведомстве, где летчик добивался отпуска средств на строительство самолета собственной конструкции.

Вместе с генералом Кованько Нестеров приехал в Гатчину на открытие летного сезона.

— Поздравляю, поздравляю, — обнимает он Крутеня, — инструктор говорит, что успехи завидные.

— Какие там успехи, все только начинается. А вот верно ли, что вы, Петр Николаевич, свой самолет строить будете?

— Теперь, можно сказать, что верно. Наконец-то деньги дают. А ведь я из-за денег чуть было на гастроли не отправился.

— Вы? На гастроли?

— А что удивительного? Слышали о летчике Славороссове?

— Это который в Италии чуть не сгорел в воздухе? Помню, конечно, читал в газетах, тогда много писали о нем.

— Я тоже не был с ним знаком, но летчик он очень хороший, такую славу принес фирме «Капрони», мировой рекордсмен.

— Так он жив, летает?

— Не только жив, но и, видимо, полон сил. Я от него не так давно послание получил из Вены, впрочем, уже порядочно времени прошло, в начале зимы это было. Так вот, на гастроли он приглашал, мертвые петли демонстрировать, большие деньги сулил. Я это письмо даже привез, хотел показать здешним начальникам, мол, не дадите денег, придется службу бросать, поеду на заработки. К счастью, до этого не дошло.

— Куда же он приглашал?

Нестеров достал из бумажника небольшой конверт:

— Почитайте, если хотите.

— Интересно. — Крутень взял протянутый конверт.

«Киев, авиатору Нестерову.

Милостивый государь, господин Нестеров!

Из газет я знаю, что Вы первый авиатор, который сделал петлю в воздухе. Ввиду большого интереса к полетам такого рода я хотел бы знать, не найдете ли Вы возможным совершить совместно со мной несколько публичных полетов такого рода в столицах Европы. Аппарат типа авиатора Пегу будет к Вашим услугам.

Ввиду интереса можно будет заработать приличные деньги в короткое время.

Убедительно прошу на письмо ответить телеграммой по адресу: Вена, до востребования.

Готовый к услугам авиатор Х. Славороссов».

— Что же вы ему ответили?

— Нехорошо получилось: думал долго, сначала решил согласиться, потом передумал... И ничего не ответил. Надо было написать, бог знает, что он обо мне мог вообразить. Ругаю себя за бестактность.

— Напишите хоть теперь.

— Куда? Где он? У нас ведь сообщают либо о рекордах, либо о гибели летчиков. Кто-то из знакомых одесситов говорил, будто он теперь во Франции. И в самом деле нужно разузнать.

— Почему же он домой не вернется?

— Трудно у нас прожить летчику-спортсмену, надо продавать себя кому-нибудь. На что уж Уточкин знаменит, и тот у банкира Анатры на содержании. Летает по всем городам за проценты от выручки. Разве это дело? Видимо, там, на Западе, все же попроще, уважение есть к авиаторам.

— Скажите, Уточкин хороший летчик?

— К сожалению, нет. Впрочем, он, несомненно, способный человек, смелый, я видел его полеты, но ведь не знает ничего, все делает на авось, по чутью, тут недолго и до беды. Неграмотно летает, как многие. Если хотите, вечером поговорим, приходите к брату...

— Вы еще долго пробудете здесь?

— Нет, еду в Москву, к Жуковскому. Там вместе с ним выступаю с лекцией в Политехническом. И Пегу будет.

— Пегу?

— А что вы так удивлены? Он превосходный летчик и порядочный человек. И петлю он бы мог сделать раньше меня, он же прежде всех уже летал вниз головой, полупетлю описывал... Я и спешил, чтобы его опередить. Нам с ним делить нечего.

Позже, из газетных отчетов Крутень узнал, что лекция прошла очень хорошо. Жуковский высоко оценил вклад Нестерова и Пегу, обосновал их достижения теоретически. А Нестеров и Пегу, восторженно встреченные публикой, прямо на эстраде расцеловались, к удовольствию всех присутствующих.

Закончив программу полетом на «фармане», Крутень и его товарищи начали осваивать «ньюпор», самолет более скоростной, принятый на вооружение в армии. При успешном овладении «ньюпором» Крутеню можно было рассчитывать на хорошую аттестацию, которая давала право претендовать на должность командира отряда (авиационные отряды входили в состав воздухоплавательных рот).

Лето пролетело незаметно, экзамены Крутень сдал блестяще, но все планы, которые они так часто обсуждали с друзьями, нарушила война. Летчиков распределяли прямо в действующую армию.

Крутень не забыл давнего разговора с Нестеровым, что будет считать себя настоящим летчиком, когда выполнит нестеровскую петлю.

Перед самым отъездом из школы поручик пригласил друзей, выкатил с ними из ангара «Фарман-20», на котором показывал высший пилотаж француз Пуарэ.

— Что ты задумал?

— Еще один экзамен, для себя.

— Смотри не зарывайся...

— Дальше фронта не пошлют, а там и так наше место.

Крутень уже в кабине:

— Контакт!

Кругами набрав высоту, летчик бросает самолет в пике и одну за другой крутит две мертвые петли!

— Теперь я летчик, черт возьми! — кричит он от счастья, от гордости, распирающей душу, от самого простого ребячьего озорства, пережитого каждым начинающим авиатором.



Добровольцы

Лето 1914 года...

«5 августа возьму Брюссель, 11-го обедаю в Париже, 19-го высаживаюсь близ Петербурга».

Так, если верить печати, отмечал германский император Вильгельм в своем журнале походные планы после того, как объявил войну почти всей Европе.

Париж. Узкая улица Рю-де-Гренель с утра до вечера заполнена толпами русских. Застигнутые войной во Франции, они осаждают посольство. Мужчины, а их большинство, рвутся на прием к военному агенту, как тогда назывался военный атташе. В садике перед красивым белым особняком нетерпеливая очередь, все возбуждены. Но выехать из Франции на родину невозможно — сухопутные границы закрыты, пока Англия не вступит в войну — прекращено пароходное сообщение. Что делать, как быть?

Люди все прибывают, и военный агент, полковник граф Игнатьев, приказывает вынести стол прямо в сад.

«Принимая в свое ведение во дворе посольства неорганизованную и возмущенную толпу, я не предполагал встретить в ней столь разнообразные и даже враждебные друг другу элементы, — вспоминает спустя годы генерал-лейтенант Советской Армии Алексей Алексеевич Игнатьев.

— Я должен переговорить с самим военным агентом, — таинственно заявляет еще нестарый гражданин, сохраняющий под штатским пиджаком военную выправку. Он оказывается одним из офицеров саперного батальона, поднявших восстание в 1905 году, и бежавшим за границу.

— Я эмигрант, враг царского режима, — заявляет другой.

— Никаких документов у меня нет, но я желаю защищать свою родину.

Таких приходится уговаривать не возвращаться в Россию. Некоторые из эмигрантов-патриотов не послушали моего совета и были арестованы русскими жандармами при переезде через финляндскую границу.

— Я беглый матрос из Кронштадта!

— Я из Севастополя!

В конце концов я узнал тот Париж, о котором имел представление только понаслышке... Я увидел впервые людей, для которых царская Россия была не матерью, а злой мачехой.

Под шум толпы и постукивание печатей пришлось принимать самостоятельно ответственные решения.

Посол и генеральный консул давно умыли руки, и я послал следующую телеграмму в Главное управление Генерального штаба в Петербург: «Признал необходимым разрешить всем русским гражданам, и в том числе политическим эмигрантам, вступить по моей рекомендации на службу во французскую армию. Прошу утверждения».

Оно последовало, как обычно, недели через две, то есть лишь после того, как дело было вполне закончено».

По закону иностранцев в регулярные части не принимали — для них был открыт путь только в недоброй памяти иностранный легион. Часть русских добровольцев туда и попала, все же было сделано исключение — организована русская пехотная часть. Ее не нужно смешивать с русским экспедиционным корпусом, позднее посланным во Францию.

* * *

Сентябрь 1914 года. Западный фронт. Война едва началась, но германские армии уже провозглашают победу: французские и английские войска, охваченные с двух сторон, поспешно отходят, осталось нанести лишь последний удар, близилась катастрофа.

Главное командование союзных войск спешно готовит ответное наступление.

Утро 6 сентября. Командир 131-го пехотного полка лейтенант-колонель Пауньон зачитывает перед строем приказ Жоффра:

«Каждый должен помнить, что теперь не время

оглядываться назад: все усилия должны быть направлены к тому, чтобы атаковать и отбросить противника. Войсковая часть, которая не будет в состоянии продолжить наступление, должна во что бы то ни стало удерживать захваченное ею пространство и погибнуть на месте, но не отступать».

Высокий красивый лейтенант, судя по отличной выправке, кадровый офицер, взволнованно слушает приказ. Завтра он впервые поведет в бой свою роту, которую принял только сегодня. Как покажут себя люди?

Еще неделю назад поручик запаса русской армии Павел Аргеев был в штатском, добиваясь зачисления во французские войска. Как все стремительно... Как далеко Россия, Ялта, где он родился, Одесса, где провел свою юность... Отец, братья, сестры теперь не узнают, что он выступает на фронт... Никто здесь его не благословит...

Мысли бегут, теснятся воспоминания, мешаются с тревогой... И все же главное, что он, как подобает офицеру, в строю. Он знает — положение отчаянное, сражение предстоит кровавое, решающее. Они сейчас на берегах Марны, на линии фронта Париж — Верден, бои уже начались.

— Уверен, что ваш батальон выполнит свой долг перед Францией, — доходят до Аргеева слова командира полка.

«И перед Россией», — говорит себе лейтенант.

На следующий день рота Аргеева участвовала в прорыве. Солдаты сразу увидели в своем командире умелого и храброго офицера. Он точно ставил задачи взводам, его ординарцы, если нужно, добирались чуть не до каждого капрала, командовавшего звеном, и люди все время чувствовали направляющую руку лейтенанта.

Сражение разворачивалось с успехом для французов, в бой вводились все новые части, и произошло то, чего никто не ожидал, — немецкая армия отступила.

Битва на Марне вошла в историю как поворотный момент войны на Западном фронте.

Что значит одна рота в таком грандиозном столкновении, что она в масштабе армии? Многое, если ведет ее настоящий командир. Когда таких большинство, приходит победа.

Тяжело раненный в этих боях, Павел Аргеев не покинул строя, пока не выполнил боевую задачу.

Госпиталь, снова в полк, а 28 декабря объявлен приказ по армии, где говорится, что лейтенант Аргеев «в атаке в Вокуа неопровержимо доказал, как влияет настроение солдат на сражение. Он вел роту в бой с железной отвагой и, несмотря на страшную рану, полученную еще в сентябре, находился во главе своей роты, пока их не сменило другое подразделение».

11 января 1915 года газеты сообщали, что русский доброволец капитан Аргеев во время отступления полка, грозившего перейти в бегство, сумел остановить батальон, лично повел его в атаку и своим мужественным поведением восстановил положение.

Только документы, одни документы выразительно рисуют облик сильного, страстного, преданного долгу русского человека, сумевшего в чужой стране, в чужой армии стать образцом пехотного командира. Одного умения, храбрости здесь мало, нужно, чтобы ему поверили, чтобы его полюбили солдаты. А что это именно так, говорит приказ от 7 мая 1915 года:

«Командующий награждает званием кавалера Почетного легиона Павла Аргеева, капитана русской армии... Своими действиями показал весьма большую активность и очень большую энергию. Имеет высокий авторитет среди своих людей. Был легко ранен 17 апреля, но продолжал командовать ротой».

Кто же он, этот Павел Аргеев?

Отец Владимир Акимович, пароходный механик Черноморского флота. Большая семья. Одесское юнкерское училище. 29-й пехотный Черниговский полк... Полк — горькое воспоминание. Поручик Аргеев не выполнил приказание командира полка — отказался наказать солдата, считая кару несправедливой. Был предан военному суду и приговорен к месяцу гауптвахты.

После отбытия наказания вышел из полка. Потом произошла стычка с родственником — жандармом, которому дал пощечину... Что-то, значит, сильно возмутило порядочного и честного человека.

После всех этих событий Аргеев покинул Россию и уехал во Францию, где и застала его война.

В личном деле капитана Аргеева самые превосходные характеристики:

Март 1915 года: «Всегда полон активности. Сочетание мужества и хладнокровия. Заботясь о состоянии

своего подразделения и добиваясь максимальных результатов, был всегда для своих подчиненных примером исполнения воинского долга».

Бои продолжаются. Новый командир, Ардуэн, принял полк, как он оценивает русского офицера?

«Аргеев необычайно быстро достиг доверия своих подчиненных, из которых создал прекрасное воинское подразделение, подав пример храбрости. Он также утвердил свои прекрасные командирские качества во время сражений 13 и 14 июля...»

В этих боях Аргеев снова ранен и снова попал в госпиталь.

Офицеры, лежавшие с ним в одной палате, не сговариваясь признали в русском вожака. Он умел поддерживать в людях бодрость, развеселить остроумным замечанием, интересно раскрывал положение на фронте по скупым сводкам главнокомандования.

— Поль, как же случилось, что русские отдали Львов, уходят из Галиции?

— Это и мы с вами, господа, виноваты. Главные силы австрогерманцев где? На Восточном фронте. Наши могли бы развивать успехи...

— Кто это «наши», Поль?

— Когда я в мундире, то «наши» для меня французы, а вот в этом балахоне, — Аргеев подергал за лацканы больничный халат, — могу быть и русским. А вообще, я зримое олицетворение боевого союза: русский и француз, един в двух лицах. Согласны?

— Браво! Виват союзникам! — откликается палата.

— Так вот, я говорю о русских. Они могли бы развивать успех. Взяли Перемышль, уже долбили Карпаты, смотришь, и в Венгрию удалось бы ворваться. А фронт растянулся. Немцы это видели. Мы тут с вами топчемся на одном месте, не отвлекаем больших сил, немцы собрали ударную группировку Макензена и прорвали фронт.

— Прискорбно, конечно, — соглашается драгунский офицер, — только и мы здесь непрестанно воюем, вы же сами не выходили из боев, капитан.

— Бой бою рознь, нужна вторая Марна, вот тогда боши зашевелились бы. Вы знаете, что у немцев на Восточном фронте чуть не вдвое больше сил, а уж артиллерии, да еще мощные минометы применили в этом наступлении. Читали?

— Нет, какие минометы?

— А вот, пожалуйста... — Аргеев перебирает пачку французских газет. — Нашел, слушайте: «...Несравнимо было количество снарядов, которыми располагали обе стороны: германцы имели возможность в течение нескольких часов артиллерийской подготовки выпустить до 700 выстрелов из каждого легкого и до 250 выстрелов из каждого тяжелого орудия. Кроме того, впервые были применены мощные минометы, выбрасывающие мины, производившие потрясающее впечатление на русские войска своим грохотом разрыва и высотой земляных фонтанов. У русских же было приказано беречь каждый выстрел... В короткий срок русские окопы были сровнены с землей, а от проволочных заграждений остались какие-то лохмотья...»

Вот как начал Макензен прорыв.

— Да, это внушительная сила.. — покачал седой головой артиллерист. — Почему же так плохо со снарядами у русских?

— Насколько я знаю, поставляют и из Франции снаряды, значит, мало... — сдержанно ответил Аргеев.

С Восточного фронта офицеры перенеслись к Дарданеллам, где вели бои против Турции англо-французские силы. Потом разобрали действия англичан в Месопотамии, обсудили, на чьей стороне будут Румыния и Болгария, роль Италии...

Так проходили дни.

В начале сентября в палате искренне горевали о гибели выдающегося французского летчика лейтенанта Пегу.

«Герои, которых родит наша французская земля, — говорилось на его похоронах в Бельфоре, — многочисленны. Среди них тот, которого мы провожаем сегодня на поле успокоения, был героем из героев, героем величественным, как небо, которое было и остается его владением...»

Аргеев прочитал отчет о похоронах, долго рассматривал портрет Пегу, вспомнил его полеты, которые видел несколько раз. Никто не знал, что этот отважный русский, прославленный пехотный офицер с двумя боевыми орденами, мечтает стать летчиком. Перед самой войной он даже начал изучать авиационное дело.

Закончив курс лечения, Аргеев получает в госпитале документы.

— Вам необходимо хорошо отдохнуть, укрепить

свое здоровье, господин капитан, — говорит ему врач. — Мы даем вам отпуск, вы его давно уже заслужили, удивляюсь, как вас после столь тяжелого ранения вернули в строй.

Аргеев молчит, что осенью он уже получал отпуск, но, даже не подумав использовать его, вернулся в полк.

— Благодарен вам, доктор, за заботу.

Прямо из госпиталя Аргеев отправляется в управление военных резервов. На сей раз он не собирается возвращаться в полк, хотя там ждут его испытанные боевые друзья, его пятая рота. Он заготовил прошение о переводе в авиацию.

Боевому офицеру-добровольцу не отказали. Сначала он попал в авиационный лагерь Дюни, а оттуда получил направление в Авор.

Начальник летной школы капитан Буше, познакомившись с личным делом Аргеева, был изумлен его аттестацией:

— Я польщен иметь учеником такого героя, настоящего аса.

— Если даже и аса, то слишком земного.

— О, я уверен, что небо вам тоже покорится. А как ваши раны, вы ведь недавно из госпиталя?

— Я вполне здоров, можете не сомневаться.

— Тогда за дело. Вы хорошо устроились?

Получив утвердительный ответ, начальник школы пригласил Аргеева вместе пойти к обеду:

— Мне будет приятно представить вас новым друзьям.

В стремлении Аргеева стать летчиком немалую роль сыграл пример Славороссова, сумевшего после тяжелейшей катастрофы, что была в Италии, вновь вернуться в строй. Теперь это обнадеживало Аргеева, поверившего, что ранения не помешают и ему овладеть самолетом. Вот только встретиться со Славороссовым, чего он так хотел, не удалось — помешала начавшаяся война. Уходя на фронт, Аргеев так и не смог узнать, насколько верны слухи о гибели Славороссова на соревнованиях в Вене...

* * *

Славороссов после новой аварии не только остался жив, но у молодого летчика совершенно неожиданно, впрочем, это всегда неожиданно, начался в Ве-

не роман, захвативший его со всей нерастраченной страстью.

Что удивительного, увлекся авиатор, не устоял перед чарами привлекательной поклонницы фрау Ирмы, из-за нее и в Австрии задержался. Там застигла его война.

Славороссову угрожает заключение в лагерь для интернированных граждан — подданных противной стороны. Надо спасаться, бежать.

На выручку приходит находчивая и смелая подруга.

В вагоне поезда Вена — Базель миловидная женщина трогательно ухаживает за супругом, лицо которого наполовину скрыто компрессом.

— Ночью схватило зубы, — объяснила она соседям по купе. Спутник не вымолвил еще ни единого слова, только изредка сдержанно стонет.

Ирма везет Харитона в Швейцарию по паспорту мужа. Оба скрывают волнение. Ирма хоть разговаривает с соседями, готовит «мужу» полоскание, поит его теплым чаем. А вот Славороссову невыносимо играть больного и немого целый день. Поезд вышел в восемь утра, пограничная станция Бухс только в полночь. И есть чертовски хочется.

...Поезд приходит на границу. Проверка документов.

— Пожалуйста, господин офицер, не трогайте мужа, — просит Ирма со страдальческой миной, протягивая оба паспорта. — Только-только задремал, замучила зубная боль.

— Да, да, бедный господин так страдает, — поддерживают ее соседи по купе.

Офицер с поклоном возвращает документы хорошенькой фрау.

Граница позади, но ради безопасности Ирмы пришлось Харитону «страдать» еще четыре часа до Базеля.

...Базельский поезд прибыл в Париж. Славороссов с маленьким чемоданчиком медленно идет по платформе Восточного вокзала.

Если не считать большого числа военных, никаких особых перемен он не замечает. Не успев выйти на привокзальную площадь, он слышит свое имя:

— Славо, Славо!.. — Из открытого автомобиля ему машет незнакомый солдат-шофер.

— Славо, сюда!..

Сделав несколько шагов, он с трудом узнает в шофере популярного киноактера Макса Линдера.

— Макс?

Это был он, заядлый автолюбитель, завсегдатай того же кафе «Спорт», где они и познакомились. Под фамилией Линдера прославился выходец из Польши Макс Гольдштейн. Его семья потомственных музыкантов и артистов издавна жила в местечке Клементово Радомской губернии. Можно сказать, земляки.

— Ты в армии, Макс?

— Как все патриоты. — И тут же, чтобы снять налет высокопарности, шутливо добавил: — Должны были призвать мое авто, зачем же расставаться, вот мы и вступили вместе.

По дороге к гостинице Линдер рассказал, что Гарро, Ведрин, Пегу и другие летчики тоже записались добровольцами в армию.

— А иностранцев в вашу армию принимают?

— Наверное, тем более союзников.

— Вот и пойду! — решительно сказал Славороссов. — Постою за Россию и здесь, верно?

— Браво, Славо! Вся Франция с вами. Если бы ты видел, что творилось в день объявления войны, весь Париж был на улице, кричали: «В Берлин!», «Война за справедливость!»

Это была их последняя встреча. Через месяц Макс Линдер будет убит под Верденом.

Не только официальная пропаганда разжигала в те годы патриотический угар. Людям претили хвастливые, заносчивые речи Вильгельма, грозившего войной то одному, то другому государству. У многих народов был свой давний счет к германцам за вероломство, обиды, национальное унижение, что еще больше затушевывало истинную подоплеку начинавшейся войны не только от рядовых граждан, но и от многих передовых людей того времени.

Великий француз Анатоль Франс просит военного министра зачислить его в солдаты, хотя писателю уже семьдесят лет. В капральском мундире Жан-Ришар Блок.

Ромена Роллана, который восстал против войны в своей знаменитой статье «Над схваткой», объявили чуть ли не изменником родины, называли публично «врагом отечества».

Великий сын Франции Жорес, пытавшийся остановить войну, защищавший словом и делом мир, был убит выстрелом в затылок неким Вилленом 31 июля 1914 года. И хотя вся Франция потрясена трагической смертью народного трибуна, она же сама убила его разнузданной шовинистической пропагандой, обвинявшей Жореса в предательстве интересов нации, защите и помощи немцам...

Истинное значение разразившейся войны раскрыла перед массами большевистская партия, указав на ее империалистический характер, необходимость превращения ее в войну гражданскую. Отсюда и вытекало положение о «поражении своего правительства», которое относилось не только к России. Владимир Ильич Ленин со свойственной ему образностью призывал социалистов воспользоваться борьбой между разбойниками, чтобы свергнуть всех их, ввергнувших мир в кровавую бойню.

Но в 1914 году большая часть населения воюющих стран была охвачена националистическими настроениями, обманута своими правителями, большинством политических лидеров, и людям обычным было очень сложно разобраться в истинной сути происходивших событий.

Наши летчики, понятно, не составляли исключения. Их побуждения были чистосердечны. Одних вело в бой чувство гражданского долга, любви к родине, у других присоединялась к этому верность воинской присяге, честь солдата. Это были настоящие русские люди, не умеющие жить без экзамена на мужество. И подвиги тех, кто был искренне уверен, что служит своему народу, достойны уважения.

...Для Харитона Славороссова и не возникало проблемы, как определить начавшуюся войну. Едва узнав о нападении Германии на Россию, находясь вдали от нее, он испытал щемящую боль за родину, неподдельный гнев. Вернуться домой невозможно, его французские друзья, а теперь еще и союзники, уже надели военные мундиры, нечего мешкать и ему.

Оказавшись в толпе русских у посольства на Рю-де-Гренель, Славороссов впервые ощутил сладкое чувство единения с отчизной, будто он уже защищает ее от врага. Его ничуть не обидело, что бородатый полковник Ознобишин, помощник военного агента, не отреагировал на появление знаменитого летчика. Сейчас

он просто один из сынов России, ее солдат с авиационной специальностью.

Рекрутское бюро по приему в армию иностранцев находилось во Дворце инвалидов. И здесь несметная толпа людей всех национальностей забила коридоры Дворца, возбужденно гудела во дворе.

Добравшись до второго этажа, где шло оформление, Славороссов испугался, увидев врача: а вдруг забракует?.. Но успокоение пришло быстро. Осмотр был чисто формальным, внешним. Взглянув на стоявшего перед ним человека, врач всем говорил одно и то же: «Годен» — и делал пометку на протянутом листке.

На войне люди всегда нужны, а летчики были просто необходимы.

Славороссов не мог знать, что именно в эти дни президент Франции Раймонд Пуанкаре записал в своем дневнике:

«В начале августа у нас было только двадцать четыре эскадрильи, каждая из шести самолетов с необходимым оборудованием и персоналом, кроме того, запасные самолеты на случай замены... Со времени открытия враждебных действий были созданы двенадцать новых эскадрилий. Кроме того, у нас было шесть дирижаблей, готовых к действию. Один из них был уничтожен, другой находится в ремонте, третий не годится для использования... Итак, наша отсталость в области авиации носит ужасающий характер...»

Через месяц, 23 октября, он снова озабочен положением военно-воздушного флота: «Генерал Гиршауэр представил мне большую докладную записку о состоянии нашей авиации. У нас в действии тридцать восемь эскадрилий... Все снабжены бомбами, винтообразными и зажигательными снарядами. Заказаны новые типы. В производственной программе до конца марта предусматриваются самолеты для целей воздушной разведки, самолеты для обслуживания артиллерии и армейских корпусов и самолеты-бомбовозы. Что касается последних, мы рассчитываем достичь в январе выпуска ста аппаратов, в феврале — ста пятидесяти, но это еще очень мало в сравнении с безусловно необходимым.

Воздушная защита укрепленного лагеря Парижа обеспечена теперь смешанной эскадрильей из трех вооруженных самолетов «фарман» и шести самолетов, очень быстро поднимающихся и снабженных автома-

тическими ружьями; кроме того, имеются два зенитных орудия 75-миллиметрового калибра, установленные на автомобилях...»

Понимая роль авиации, Франция стремится быстро ликвидировать «ужасающий характер» своего отставания. Немцы находились тогда менее чем в ста километрах от Парижа, а вся противовоздушная оборона столицы составляла девять самолетов и две передвижные зенитки!

Большую часть волонтеров направляли в иностранный легион. Были среди них и русские, особенно много студентов, учившихся во Франции. Славороссова зачислили в первый авиационный полк, квартировавший в Дижоне.

— Очень рад познакомиться, — сказал Славороссову капрал, оформлявший документы. — Я видел, как вы... — И капрал очертил ладонью в воздухе несколько кругов, что должно было означать мертвые петли. — Смотреть страшно, но очень красиво. А вам не страшно?

— Нет, — успокоил капрала летчик.

Любознательный писарь расспрашивал, как будет воевать авиация, как бросают бомбы. Но этого сам Славороссов толком не знал и отделался общими фразами.

«А в самом деле, как воюет авиация? — думал он по дороге в Дижон. — Полеты на разведку... Бомбы бросать... А если встретишь немца в воздухе, тогда как?..»

На эти вопросы не мог бы ему сегодня полностью ответить и командующий авиацией. Появление воздушного флота на полях сражений — одна из характерных особенностей первой мировой войны. Но вступил флот в войну в самом младенческом состоянии. Еще предстояло понять и определить области применения авиации, осмыслить ее тактику. Крохотный опыт Балканской войны — только намек на ее возможности. Все внове, все впервые.

Сосед по вагону — связист — рассказывает о беспроволочном оптическом телеграфе для дирижаблей и самолетов-разведчиков:

— Это система Джемса Минса. Такой резервуар с сажей, которая выдувается из него насосом. Очень просто. Маленькое облачко выпустите — точка, большое — тире.

— По азбуке Морзе?

— Да, да. И видно далеко — за пять-шесть километров.

— Кто же вашим насосом телеграфировать будет? — спрашивает Славороссов. — Пока фразу напишешь этим облачком, с фронта в Париж улетишь.

— Вы напрасно смеетесь, есть же летчик-наблюдатель. Пусть кружится аэроплан и передает донесение.

— За это время можно просто сесть и сказать, что надо, — не сдается Харитон. Он не знает, что еще задолго до войны, 9 ноября 1911 года, подполковник Соколов, преподававший радиотелеграфию на авиационно-теоретических курсах при Политехническом институте, поднялся с летчиком Панкратьевым и установил радиосвязь с землей. Но радиотелеграф Харитону известен. Поэтому говорит:

— Куда проще радиотелеграфом передавать, быстрее и противнику не видно. А эти ваши точки-тире из сажи немцы тоже читать будут, какое же это «донесение»?

Обиженный связист умолкает, но разговор о новинках продолжается. Теперь о фотографировании с воздуха.

— ...Берешь этот аппарат в правую руку, прицеливаешься, там есть специальный визир, и как в револьвере нажимаешь спуск. Готово. Механизм сам передвигает новую пластинку, их шесть штук. Понимаете, шесть снимков можно получить! Это великолепно!..

И опять вмешался в разговор Славороссов — все, что касалось авиации, он знал досконально:

— Шесть снимков, говорите? Да в России уже без перезарядки пятьдесят получают на аппарате «Потте».

— Тоже, значит, французский? Странно, что не слышал, — удивляется сержант, нахваливавший шестизарядную камеру.

— Нет, русский аппарат. Подполковник Потте его изобрел. Это уж точно — первый в мире многозарядный полуавтомат.

— Да?.. — неуверенно протянул сержант. — Мсье, вероятно, русский?

— Русский, — с неожиданным удовольствием ответил Харитон.

— Так чего ж нам спорить, дорогой союзник, — обрадовался сержант, — выпьем-ка лучше за нашу

победу! — И тут же извлек из-под сиденья бутылку домашнего вина.

— Да я сам узнал об этом недавно из журнала, — примирительно отозвался Славороссов, поднимая предложенную кружку. — Ву сантэ!..

...В Дижоне Славороссов задержался недолго, его отправили в авиационную школу сдавать экзамены на звание военного летчика.

В Бурже летчиков-спортсменов знакомили с организацией французской армии, учили определять с воздуха положение передовых пехотных частей, которые обозначали себя сигнальными полотнищами или бенгальскими огнями. Надо было запомнить кодовые сигналы артиллерии, сигналы ракетами с самолета, как составлять донесения.

Больше всего уповали на воздушную разведку. Авиаторы гордились, что в самом начале боев именно летчики первыми обнаружили маневр немцев, когда двигавшаяся на Париж армия фон Клука уклонилась на запад. Знать это было чрезвычайно важно — речь шла о судьбе французской столицы.

...Закончив утренние полеты, Харитон не спеша брел мимо ангаров.

— Господин Славороссов! — окликнули по-русски.

Летчик обернулся. Его нагнал розовощекий юноша с гладко причесанными светло-русыми волосами в мешковато сидящей новенькой форме рядового. Пилотку он держал в руке и совсем по-штатски обмахивался ею, как веером.

— Здравствуйте, позвольте представиться — Эдуард Томсон, очень обрадовался, узнав, что вы здесь. Вы меня, конечно, не знаете, а я вас видел в Вене, вообще-то знаю давно и восхищаюсь.

Все это юноша выпалил единым духом.

— Спасибо на добром слове, приятно встретить земляка. Вы, вероятно, только прибыли, откуда?

— Это целая история. Вы не спешите?

— Нет, давайте присядем в тенек, день жаркий.

Устроившись на пригорке за ангаром, они продолжали беседу. Томсон рассказывал, что год назад окончил в Москве летную школу при Обществе воздухоплавания, был в Германии на авиационных состязаниях, где его интернировали, довольно грубо обходились, но ему удалось бежать в Бельгию, а оттуда добрался до Парижа и записался добровольцем.

— Ваша история очень похожа на мою. Только что арестовать не успели, через Швейцарию добрался. А родом вы откуда?

— Из Пярну, не бывали?

— Это...

— Лифляндия, курортный городок. Дома, наверное, настоящая паника, потерялся сын. А как сообщить?

— Да, сейчас с почтой сложно.

Славороссов достал из кармана именные часы «Павел Буре», щелкнул крышкой.

— Заговорились мы с вами, пора в столовую.

...Экзамены Славороссов сдал раньше, сердечно попрощался с Томсоном, который ему очень понравился юношеской непосредственностью, брызжущей энергией. Хотя разница между ними была всего в пять лет, испытания, перенесенные Славороссовым, делали его в глазах окружающих много старше. Они расстались, надеясь на скорую встречу. Но Томсон получил назначение в другую часть.

Военный летчик Харитон Славороссов прибыл на аэродром Бюкк в 35 километрах от Парижа. Там ждала его нечаянная радость — к нему определили механиком русского добровольца Константина Айсбурга.

Быстрый, ловкий, в работе аккуратный, механик сразу пришелся Славороссову по душе. На такого можно положиться.

— Ну, мы с тобой два сапога пара, — смеется Харитон. — Тут много наших. Я вот в Бурже сразу двоих встретил: Томсона Эдуарда и тезку твоего — тоже Константина, Акашев его фамилия. Летать раньше меня выучился, в Италии. А здесь на инженера учился. Башковитый мужик, интересный...



Беглый каторжник

Есть в Москве красивое старинное здание, упрятанное за высокими стенами в глубине двора, — Лефортовский дворец, построенный еще при Петре Великом. Именно здесь царило в те петровские времена безудержное, озорное веселье знаменитых ассамблей, рекой лилось вино, которое не только текло по усам, но и обязательно попадало в рот, да еще из гигантского Кубка Золотого Орла, полученного из самих царских рук...

Попадая в этот дворец, сейчас трудно себе представить, что некогда здесь гремела музыка, танцевали наряженные в новое, тогда немецкое, платье кавалеры и дамы, а шумные попойки нередко заканчивались дикими оргиями. Уже с середины прошлого века за глухими, метровыми стенами здесь надежно хранятся военные архивы России, для чего был специально перестроен дворец. Ныне в нем Центральный государственный военно-исторический архив СССР.

Читальный зал. Тишина, разговоры вполголоса, даже ступать стараешься аккуратнее, чтобы невзначай не стукнуть каблуками. Вот здесь, используя каждый свободный день, я долгое время изучал документы русской авиации. Не поручусь, что просмотрел все, на это понадобились бы годы, но изучил многое.

Обычно работа исследователя начинается со знакомства с каталогами. Но как узнать — стоит ли просить документы какого-то подотдела некоего войскового штаба или канцелярии, каких-то малопонятных формирований?.. И вот тут приходит на помощь заведующая читальным залом, опытнейший архивист и необыкновенно внимательный человек Надежда Павловна Жуковская. От скольких ненужных бумаг спасла она меня, сколько полезных фондов посоветовала

изучить, можно сказать, включившись в мой (и не только, конечно, в мой) поиск. И вот однажды, кроме заказанных мною материалов, Надежда Павловна принесла еще какие-то.

— Посмотрите, мне кажется, здесь может оказаться что-нибудь из интересующего вас.

С них я в тот день и начал. Одна папка, другая, третья — ничего заслуживающего внимания. Есть кое-что, касающееся русской авиации, но совсем в ином, чем мне нужно, направлении. Так проходит день, потом второй, а все без толку. Папки все толстенные, много в них рукописных документов, не каждый написан каллиграфом, другие поистерлись, пока то разберешься...

Работа в архиве для терпеливых, умеющих ждать. Я за собой таких качеств раньше не числил, думается, привили их мне эти тихие читальные залы. Не ропщу, а продолжаю вникать в служебную переписку «превосходительств» и «милостивых государей», витиеватые донесения младших старшим, скрупулезные отчеты военных чиновников, списки, ведомости...

Очередная, только непривычно тонкая, светло-коричневая папка... Не стану раскрывать сейчас ее содержания, ему уже уготовано место в книге, но папочку эту, единственную, кажется, за всю мою архивную эпопею, я переписал слово в слово от начала и до конца!

И в формуляре, отмечающем, кто из исследователей ею пользовался, моя фамилия стала первой! Вот чем подарила меня Надежда Павловна, конечно, не знавшая, что именно эти документы сослужат огромную службу дальнейшим поискам.

Была же на этой папке фамилия... Акашева! Заведено дело в годы первой мировой войны, а содержавшиеся в ней бумаги заставили предположить, что поиски нужно продолжать в фондах русской тайной полиции... Он в Государственном архиве Октябрьской революции. И там находок оказалось столько!.. Каждая приводила меня в трепет, счастливейшее состояние!

И вот на основании найденных документов, с минимальными комментариями автора, написана вся следующая глава, где каждый факт «выдан» мне тайной полицией.

Спасибо ей, но только за это.

* * *

Несколько раз в месяц департамент полиции министерства внутренних дел рассылает по городам и весям России «Ведомость о лицах, подлежащих розыску, обвиняемых в государственных преступлениях». Редко в ней один человек, чаще несколько, а бывают и десятки, значит, провалилась целая подпольная организация.

Отпечатана «Ведомость» типографским способом, много их потребовалось после событий 1905 года, бурлит Россия. Лица всех сословий и званий, в основном молодые, жаждут изменить существующий строй. Они-то и есть «государственные преступники».

Политическая картина революционного подполья очень пестрая. Самая основательная партия — социал-демократы, но молодые, горячие головы еще не всегда способны разобраться в различиях программ и платформ. Одних увлекают лихие лозунги анархистов, других — воинственность левых эсеров, третьи просто примкнули к первым, кто позвал их бороться с царизмом. Большинство этих людей объединяет искреннее, честное желание переустроить мир, а незрелость лечится опытом, временем...

«Ведомость» от 26 марта 1907 года. Среди прочих разыскивается «крестьянин Люцинского уезда Витебской области Константин Васильев Акашев, 18 лет, вероисповедания православного...»

Не случайно встревожились власти западных губерний России. Газета «Русь» 20 февраля опубликовала сообщение из Вильно: «Сегодня в палате разбиралось дело крестьянина-литовца Смольского, обвинявшегося в том, что он, участвуя в политической демонстрации в местечке Каман Ковельской губернии, обезоружил пристава, заставил его идти в процессии и нести красный флаг.

Палата приговорила Смольского к полугоду крепости».

Через несколько дней, 2 марта, еще один приговор выносится в Вильно: «Казак Ефим Байко, убеждавший солдат на станции Житковичи Полесских железных дорог не стрелять во время беспорядков в народ, присужден к четырехлетней каторге».

Вот и задают работу сыщикам да жандармам «Розыскные ведомости».

За что разыскивают крестьянина Акашева, не указано, но сообщены его приметы, петербургский адрес и что арестованного следует доставить «в распоряжение прокурора Виленской судебной палаты».

Не тот ли это Константин Акашев, которого через годы встретит в школе военных летчиков Харитон Славороссов?

Киевское жандармское управление. Чиновник канцелярии готовит к отправке секретной почтой документы. Прежде чем вложить в большой конверт, адресованный особому отделению департамента полиции, лежащие перед ним бумаги, делает отметку в книге и еще раз просматривает. Эта подписана самим начальником 27 июля 1907 года: «25 июля с. г. в сопровождении надлежащего конвоя, мною... сопровожден в СПБ содержащийся в киевской тюрьме крестьянин Константин Васильев Акашев.

Акашев был привлечен под фамилией Миляева Александра Петрова. На допросе он дал показания о личности Миляева, не возбудив подозрений, но при проверке этих показаний путем предъявления фотографии Миляева его родственникам выяснилось, что он лицо нелегальное.

На вторичном допросе мнимый Миляев назвался Акашевым и пояснил, что причиной, вызвавшей проживание по чужому, случайно найденному паспорту, послужила ссора с матерью, побудившая его, Акашева, бежать из дому...»

Получается, что юноша попал в тюрьму не по объявленному на него розыску, а как некий Миляев, но почему его переправляют столичным жандармам?

Петербург. Особый отдел департамента полиции. Серая «фирменная» папка, озаглавленная: «О каторжнике Иване Ефимове Добролюбове (Акашеве)».

Занятно, он еще и каторжник Добролюбов?..

В деле уже знакомая бумага из Киева, следом обширная справка... Так... Задержан 10 мая во время нелегальной сходки на Трухановом острове в Киеве «в числе 19 лиц». Акашев был известен полиции как «руководитель группы анархистов-коммунистов», сходки бывали и на его квартире...

Многое успел к восемнадцати годам Акашев, если в справке еще указано: «был привлечен к делу об убийстве в С.-Петербурге сына священника. Оправдан. Наблюдался под кличкой Последний...»

Каких только кличек не давали своим подопечным филеры сыскной полиции: Вобла, Крылатка, Лебедь, Драповый, Вялый, Лайковая, Пугливая, Чунь... Но вот Последний... Явно у Акашевского «опекуна» отсутствовало чувство юмора.

А вот и объяснение «путешествия» Акашева в Петербург — отношение киевского, подольского и волынского генерал-губернаторов министру внутренних дел. Он возбуждает ходатайство «о прекращении переписки об Акашеве ввиду передачи его в распоряжение начальника Петербургского губернского жандармского управления и направления дела о нем на рассмотрение военного суда...»

Перечислены в документе и другие обвиняемые «во вредной деятельности», названы прегрешения Акашева: «сношения с революционерами других городов», «участие в издании журнала «Бунтарь», «держал у себя на квартире скрывшегося из Сибири Николая Сеньковского»...

А за что же объявил на него розыск виленский прокурор? Разъяснилось и это: «...Проживая в начале 1906 года на родине, был замешан в преступной пропаганде среди крестьян, ввиду чего и подлежал аресту, но успел скрыться, перейти на нелегальное положение...»

Вот и «бегство от матери» с «найденным случайно» паспортом на имя Миляева.

С нашей точки зрения, отменный послужной список, хотя власти думали тогда совсем иначе.

Министр освобождает киевлян от забот об Акашеве-Миляеве, «подлежащем преданию военному суду по делу о С.-Петербургской группе анархистов-коммунистов». Но столичные жандармы все же требуют прислать «копию протокола обыска, произведенного у него в Киеве».

Нашлась присланная в ответ «Опись вещественным доказательствам, приложенным к настоящему дознанию и отобранным у Акашева».

Что же это за «доказательства» его преступлений?

«...Письмо «Дорогой товарищ» и т. д. Три печатные революционные брошюры. Семь открытых писем с портретами государственных преступников... Четыре литографических портрета государственных преступников...»

Что же это за «преступники», если их портреты от-

печатаны на открытках, литографированы? Скорее всего известные русские революционеры-демократы, народовольцы...

Еще отобраны у Акашева: «Открытое письмо с революционным рисунком... Два конверта с адресами: первый на имя Нины Кофд, а второй на имя Варвары Объедовой...»

Всего арестовано по этому делу 42 человека. Долго длится суд. Акашева-Миляева оправдывают за недостаточностью улик «по делу максималистов», но за все прошлое особым совещанием от 31 мая 1908 года он выслан в Туруханский край под гласный надзор полиции на четыре года.

Упекли все-таки в Сибирь.

Год лежит его дело в особом отделе спокойно, но... под грифом «В. Срочно, Сов. Секретно» появляется еще одна бумага — бежал Акашев!

Опять оповещена не только русская, но и зарубежная агентура. Впрочем, дел у них всегда было много, добавился лишь еще один беглец.

Находят, где он. Донесение подтверждает, что Акашев «в марте 1909 года скрылся в Алжир, затем в 1909 году проживал в Париже и Берлине».

Вероятно, помогло перехваченное полицией письмо Акашеву от товарища по ссылке Федора Даниловича Журавлева. Вот оно:

«8. VII. Паново. Дорогой Костя!

Письмо твое из Алжира получил. Ты пишешь, чтобы я дождался время своего срока. Мне срок 5 января 1911 года. Да я не намерен ждать... Ты пишешь, чтобы я добрался до Красноярска своими средствами, но мне в Красноярск являться нельзя, потому что я имею надзор... Если явлюсь в Красноярск и буду ждать, пока ты вышлешь денег, — попаду в романовский дом. Насчет паспорта я не беспокоюсь — уже списался с Красноярском. Документы мне будут готовы. Я тебя прошу деньги послать в Паново.

Твой Федор».

Ниже пометка: «Меры к предупреждению побега Журавлева приняты. Полковник князь Микеладзе. Начальник Енисейского губернского жандармского управления».

Год 1912-й...

Озаботила полицию, и не на шутку, телеграмма от русских жандармов в Париже: «Теперь находится в

Мюнхене, откуда проедет в Берлин и потом Россию, возможно, через Финляндию анархист Константин Акашев... Акашев окончил авиаторскую школу в Париже, бывал в Италии, имеет паспорт на имя Константина Елагина, студента Московского университета.



Цель поездки в Россию — применение аэропланов в террористических актах. Приметы: лет двадцати трех-пяти, высокий шатен, худой, глаза голубые, нос длинный прямой, усы маленькие рыжие. Одет в серый пиджачный костюм, носит серую легкую фетровую шляпу с проломом.

Возможно, Акашев является Добролюбовым, что

за неимением карточки последнего проверить не удалось».

Департамент полиции срочно размножает и рассылает 80 фотографий Акашева, запрашивает для сличения фотографию Ивана Добролюбова.

Следом идет телеграмма:

«Жандармским офицерам на пограничных пунктах. Из Мюнхена через Берлин едет Россию по паспорту на имя Константина Елагина важный анархист, авиатор Константин Акашев, возможно, беглый каторжник Иван Добролюбов. Приметы...

Подвергнуть обыску, безусловно арестуйте,последующем телеграфируйте».

Теперь все понятно — шутка ли, Акашев собирается бомбить с аэроплана царскую яхту «Штандарт» в Финском заливе, предполагают жандармы.

Раньше какое оружие? Револьверы, бомбы, мины, а теперь и небо стало опасным. В департаменте полиции появилось специальное досье о предполагаемых «воздушных террористах». Нашлись и добровольные сыщики по их обнаружению.

Письмо из Парижа от журналиста *(?! — Ю. Г.)* А. Нобеля о преступном замысле русских революционеров, которые строят пять аэропланов, они же «...могут подняться очень высоко, шипко летать, долго держаться на воздухе и не бояться ружейных пуль, так как они из стали. Изобретение одного русского инженера.

Этими аэропланами они намерены подняться с Финского залива (место поднятия мне еще не удалось узнать), подлететь на место торжества празднования 300-летия Царствования Дома Романовых и с воздуха бросить вниз бомбы во время молебна, когда вся Царская Фамилия, Великие Князья, Министры и другие лица находятся вместе...

Я просил бы приехать в Париж, чтобы принять противодействующие меры...»

Далее столь «осведомленный» господин просит держать все в тайне, чтобы его не убили, хотя ему уже 52 года и он скоро должен умереть, «но я хотел бы раньше оказать услугу Царю и Отечеству, т. к. я истинный патриот и люблю своего Царя, несмотря на то, что я финляндец...».

Переданный жандармской агентуре во Франции, Нобель потихоньку раскрывает свои «секреты» и тя-

нет у полиции немалые деньги, пока тупоголовые жандармы убеждаются в том, что Нобель просто вымогатель и аферист.

Этого урока полицейским ищейкам мало. Ротмистр столичной охранки подробно записывает показания доморощенного Шерлока Холмса, сына титулярного советника Всеволода Константиновича Максимовича, обратившегося в полицию:

«В тот день, когда на Елагином острове устраивалось «Корсо», я... сел на Крестовском острове в угловом ресторанчике пить лимонад. Неподалеку от меня сидели два господина... *(далее их приметы. — Ю. Г.).* Они разговаривали о полете Уточкина, о гидроплане, а затем один из них сказал: «Ну в нашем деле гидроплан негож. Москва-река не Нева, и слишком много мостов. «Ньюпоры» лучше».

После этого они, оглянувшись на меня, начали говорить на каком-то иностранном языке, которого я не знаю. Французский и немецкий понимаю... Снова перешли на русский. Который слушал, спросил: «Как же они используют аппарат без предварительного испытания?» — а тот ему ответил, что они будут пробовать по системе полковника Режи, благодаря которой мотор проверяется без шума *(?! — Ю. Г.).* «Франц-монтер, он знает...»

25 мая я был на скачках и услышал, что два других господина разговаривают про авиацию, про «ньюпор»: «Ну как ваши дела?.. Все почти готово. В воскресенье или понедельник приезжает Франц, а я сегодня поеду...»

Один из них начал говорить, что «ньюпоры» были отправлены в Смоленск в разобранном виде, оттуда переведены для отвода глаз в Рязань, а теперь доставлены в Москву. Они где-то из пригорода хотят сделать взлет.

— А вы не попадетесь?

— Нет, Кунцевича в Москве нет, а другие не отыщут...»

Услышав про отъезд, «сыщик» поехал на Николаевский вокзал и нашел там этих двух господ, проследил, каким поездом они уехали, подробно описал их приметы. Потом продолжил:

«Так как было упомянуто имя Кунцевича, то я поехал в тот же день в Сыскную полицию. Он попросил меня зайти сегодня утром и привез к нам».

Чем кончилось дело с «бесшумными моторами», ясно, но авиация не дает покоя политическому сыску. Заграничная агентура сообщает, что в «Москву из Парижа едет авиатор и конструктор Блидерман». Резолюция: «...Установить наблюдение за Блидерманом и его полетами... Издать циркуляр с точной регистрацией аэропланов и о недопущении полетов в тех местах, где имеют пребывание Их Величества».

Этот циркуляр тут же рассылается «Гг. Губернаторам, в пределах Европейской России, градоначальникам и Варшавскому обер-полицмейстеру».

Вдвойне страшен им теперь авиатор Акашев.

А как же насчет беглого каторжника, тоже он? Нет, получены приметы Добролюбова: «...глаза карие, нос большой с горбинкой, тип греческий». На Акашева непохоже. Да и не приехал Акашев в 1912 году.

Год 1913-й.

Из Парижа: «По полученным от агентуры сведениям, в Россию уехал на днях Константин Акашев, ученик Высшей авиационной школы в Париже. Цель поездки — личные дела, требующие его присутствия. Будет у своей матери. Для проезда он намерен был воспользоваться паспортом русского подданного Эдуарда Пульпа...»

Эдуард Пульпе... Это же один из героев-летчиков, русских добровольцев во Франции! Интересно!...

Конечно же, снова указания «безусловно арестовать» Акашева. Судя по переданным приметам, у него за год выросла «курчавая рыжеватая бородка». Аккуратные люди сыщики.

Закрутилась опять машина сыска. Включился начальник Витебской жандармерии. Он доносит, что едет Акашев к матери — Екатерине Семеновне Воеводиной. Родился он 22 октября 1888 года.

Мать вышла замуж вторым браком за мещанина Алексея Воеводина, проживает в своем имении.

«Акашев имеет собственное имение «Филянтмуй», расположенное в Пилденской волости этого же уезда, в 23 верстах от г. Люцина, которым управляет его мать и посылает с имения доходы сыну своему Константину в Париж.

Содержась под стражей в киевской тюрьме, Константин Акашев женился там на какой-то великолуцкой мещанке, которая, по сведениям, проживает гдето в Швейцарии...»

Вот и мы знакомимся с биографией этого незаурядного человека, но с совсем иным чувством, чем полицейские чины.

Кто же эта женщина, подруга молодого бунтовщика, неужели не докопаются господа жандармы? Плохо мы о них думаем (и в самом деле плохо, а вот в дотошности им не откажешь), еще донесение:

«...Женат на Варваре Петровне Объедковой, 27 лет, проживает в Париже, где Акашев обучался, а практический курс проводил в Италии».

Еще интересная деталь об Акашеве: он летал, выходит, в Италии в то же время, когда там прославился Славороссов.

Неутомимые исследователи благонадежности российских граждан докапываются и до политических взглядов родителей жены Акашева:

«Отец Объедковых, Михаил Петров Объедов, крайне левого направления. Борис и Сергей Михайловы, Глеб Михайлов Объедовы за революционную пропаганду... привлекались: Сергея выслали в Вологодскую область под гласный надзор полиции». Это уже постарались псковские жандармы.

И опять надул Акашев подготовившихся к встрече ищеек — не приехал! А может быть, сумел обмануть?..

С наступлением войны донесений об Акашеве больше из Франции не поступает. Он тоже в числе добровольцев и, пожалуй, единственный из русских летчиков знает и разделяет ленинскую позицию отношения к войне, определенную Центральным Комитетом РСДРП, поддержанную парижской секцией партии. Знает он из статьи в газете «Социал-демократ» и то, что Ленин назвал простой глупостью отказ от военной службы, стачки против войны, видя в них убогую и трусливую мечту о безоружной борьбе с вооруженной буржуазией. Нужно идти в армию, работать в ней и готовить себя к будущим революционным боям.

За годы эмиграции максималист Акашев, участник покушения на Столыпина, многое понял, переосмыслил. Ничего этого, понятно, Славороссов о своем новом знакомом не знал. Обрадовавшись земляку, да еще такому образованному авиатору, раньше его начавшему летать, Харитон не стесняясь расспрашивал Акашева. И Константин Васильевич охотно просвещал Славороссова. Конечно же, вспоминали они об

Италии, о полетах там Славороссова, его трагической катастрофе:

— Я уже во Франции был тогда, знаете, как здесь авиаторы переживали... Специально итальянские газеты покупал, чтобы выловить весточку. Во Франции тоже много писали о вас, но только в самом начале. А как сообщили, что на поправку пошел, интерес у прессы пропал. Звериный закон сенсации.

— И понятно. Что я им?

— Цены вы себе не знаете, такой летчик...

— Да и летчик я от пупа... Вот бы мне поучиться...

— Не от пупа, а от бога! А учиться непременно, вот тогда... Мы с вами нужны России, очень, Харитон, нужны.

— Не больно там жалуют нашего брата... Да разве бы пошел я к Капрони, коли б дома дело нашлось?

— Найдется, дайте срок...

Славороссов очень жалел, что они недолго пробыли вместе. Акашева раньше отправили в эскадрилью «Блерио», где он, по слухам, хорошо воевал. Вспоминалось прощание:

— Верю, встретимся, — обнял Харитона Акашев, — не здесь, так дома.

— Война все же, дожить надо.

— Обязательно доживем!



Подвиг

— Как наш коняга? — спрашивает Славороссов механика, пробуя пальцем заплатки, наклеенные на крыло, пробитое пулями при последней разведке.

— В полном порядке, Харитон Никанорыч.

Как славно, что можно отвести душу, разговаривая по-русски. В эти минуты оба забывают, что все еще на чужбине.

— Слышали, наши здорово наступают в Галиции?

— Слышал, слышал, Костя, а мы с этой стороны поднажмем; готовится операция, сегодня опять на разведку, подальше в тыл забраться надо. Значит, говоришь, все в ажуре, а свечи заменил?

— Заменил.

Славороссов взглядом окидывает свой аэроплан. На передней части фюзеляжа нарисован черный дьявол с разжатыми когтями, только выпустившими бомбу, — опознавательный знак их эскадрильи.

Верный своей привычке, летчик обходит вокруг аппарата, пробует упругость расчалок, крепление рулей, осматривает шасси. Неторопливо забравшись в кабину, проверяет управление, немногочисленные приборы. Потом поднимает руку.

— Контакт!

— Есть контакт!

Сразу забрал и ровно зарокотал прогретый мотор... Снова поднята рука, самолет отруливает от стоянки и, разбежавшись по зеленому полю, уходит в полет.

К линии фронта Славороссов подлетает на приличной высоте, чтобы лучше охватить общее расположение войск. День ясный, солнечный, хорошо видны все изгибы окопов. Их рисунок еще больше подчеркивает тень, лежащая в углублениях. Отдельных людей не видно, только когда движутся... За немецкими окопа-

ми сначала полное отсутствие жизни, словно и нет никакого тыла, но, перебросив взгляд вперед, летчик видит оживленное движение: группы солдат, повозки, дальше несколько обозов...

А вот пехотная колонна... Еще одна... Харитон наносит их на карту. Идут подкрепления... Снова колонны, побольше. Отмечает их длину и направление движения... Неожиданно мотор стал давать перебои. Славороссов убрал и снова прибавил газ, еще разок... Перебои... «Опять в бензине вода, забивает жиклер». Убрав газ, он круто планирует, снова полный газ — мотор взревел и больше не дергается. «Пробило».

Обнаружив расположение вражеского штаба, отметив подвоз артиллерии, Славороссов разворачивается обратно. И тут же слышит, как что-то оглушительно ухнуло справа сзади. Чуть выше самолета повисло большое грязное облако бризантной гранаты... А вот уж и слева... Потом сразу несколько разрывов впереди...

Славороссов убрал газ и с крутым разворотом стал терять высоту. «Пристреливайтесь снова». Под такой интенсивный обстрел он попал впервые. Подумал, что это после недавней удачной бомбежки немцы понаставили здесь зенитные пушки. Тоже новинка!

Перелетел через линию немецких окопов, заметил, как там, в глубине, вспыхивают голубоватые, едва различимые огоньки ружейных выстрелов... Вот уже и свои, французские, траншеи. Низко летящий самолет солдаты приветствуют, подбрасывают в воздух кепи, машут руками. Они понимают — летчики «глаза пехоты», все высмотрят у бошей.

Все же после полета в крыльях оказалось несколько незначительных пробоин.

— Это мы мигом залатаем! — пообещал Костя Айсбург, узнав, каким артиллерийским салютом встретили сегодня немцы его командира. Хорошо, самого не ранили.

Славороссов отправился докладывать данные разведки. Механик принялся за аэроплан. Все как обычно.

Течение военных будней нарушил приезд в полк историографа французских авиаторов Жана Мортана. Журналист особенно заинтересовался русским летчиком, он уже знал его славное и трагическое прошлое, а теперь расспрашивал о полетах, несколько раз на-

блюдал, как Славо отводил душу, выполняя над аэродромом головокружительный каскад фигур высшего пилотажа. Узнав, что Мортан почти все время проводит на фронте среди авиаторов, Славороссов спросил его о своих друзьях, которые были в истребительной эскадриле «Аистов». Там же служил Гарро, которого, как когда-то Славороссова, раньше времени похоронили газеты.

— По-прежнему короли воздуха, — ответил Мортан. — Уже все открыли счет сбитым бошам. Увижу, передам привет от вас.

— Обязательно, не забудьте. А как Гарро, вы, конечно, знаете подробности его боя с дирижаблем.

— О, это удивительный храбрец. Было получено сообщение, что от Брюсселя идут на нас не один, а сразу три немецких дирижабля. Гарро тут же вылетел на своем «моран-солнье». Вы представляете себе, хрупкий моноплан и сигара двухсотметровой длины. Слон и муха! А вооружение дирижабля вам известно?

— Приблизительно, у них, по-моему, даже что-то вроде пушек есть?

— Скорострельные орудия, пулеметы. И не только в гондолах, еще и на верхней боевой площадке. Только самоубийца мог их атаковать так отчаянно, как Гарро. Он ринулся на эту махину сбоку и прямо пропеллером пропорол оболочку. Тут же вырвался газ, дирижабль вспыхнул, колоссальный взрыв, и весь этот огненный ком падает на землю... Те, кто видел, понятно, сообщили, что Гарро погиб, он же с самолетом запутался в этом пылающем мешке... Как уж там вышло, но только он остался жив. Невероятное везение. К счастью, он выздоравливает.

— Значит, будет долго жить. У нас есть такая примета, если человека заживо похоронят.

— У нас тоже. Да ведь это и к вам относится, Славо.

— Будем надеяться.

Они сидели в столовой, одновременно служившей офицерским клубом. Мортан поднял бокал:

— Ваше здоровье!

— И ваше!..

Через некоторое время в парижском журнале «Же се ту» («Я все знаю») Мортан написал о Славороссове: «Его как выдающегося авиатора знают все. Он соединяет в себе педантизм профессионала летчика с твор-

чеством высокохудожественной натуры. Бывало, прикованный к небу, следишь с напряженным вниманием за воздушными эволюциями Славороссова. Чего-чего тут не было! И мертвая петля, и скольжение на крыло, и падение на хвост, и множество других вариаций. Но все это проделывалось без резкостей, без угловатостей, с той законченной пластикой, в которой чувствуется художественная натура авиатора».

Благодаря Мортану дошла весть о Славороссове и в Россию. В прессе появилась рецензия на этот номер «Же се ту» (№ 115), который целиком был посвящен авиации, особо выделено, что автор «с большой похвалой отзывается о русских авиаторах на французском фронте (гг. Славороссов, Жариков и др.), отдавая должное их ловкости, самообладанию и беззаветной храбрости».

А храбрости Славороссову было не занимать.

22 октября 1914 года. Подлетая к линии фронта, Славороссов увидел, что из вражеского тыла ему навстречу летит французский «блерио», вероятно возвращавшийся с разведки. Он обратил внимание на странное поведение аэроплана: аппарат то и дело кренился, клевал носом, опасно терял высоту.

Харитону стало ясно — либо ранен пилот, либо поврежден самолет, возможно, случилось и то и другое.

Русский летчик делает круг и внимательно наблюдает за неизвестным товарищем. «Блерио» опускается все ниже, ему явно не перетянуть на свою территорию... Еще немного, и французский самолет почти падает между окопами той и другой стороны. Снизившись, чтобы лучше разглядеть попавший в беду аэроплан, Славороссов видит две фигурки, пытающиеся укрыться в рощице, что неподалеку от места вынужденной посадки. Но сильный ружейный огонь немцев прижимает авиаторов к земле. Оба распластались в траве.

Мысли Славороссова лихорадочны. Он не может уйти отсюда, оставив погибать товарищей... Но как им помочь?.. И тут приходит решение. Левая рука уже убрала ручку газа, правая перевела самолет на снижение. Он сядет рядом с «блерио», там ровная площадка. Он спасет их!..

На какое-то мгновение стих огонь пехоты, солдаты в окопах не могут поверить, что этот аэроплан идет на выручку, наверное, он тоже падает... Нет, этот безумец

стремится точно к упавшему самолету, планирует, словно перед ним аэродром.

Воодушевленные храбростью авиатора французские пехотинцы выскакивают из окопов, чтобы прийти на помощь. Но им далеко... С немецкой стороны тоже бегут солдаты, их цель — захватить столь ценную добычу.

А Славороссов уже на земле, но почему же никак не реагируют на это летчики?.. Вот один приподнялся, рванулся вперед и упал. Ранен? Не выключая мотора, под огнем немцев Славороссов, забыв об опасности, бежит к лежащим. Один убит, второй еще жив. Подхватив под руки окровавленного пилота, он волочит его к самолету:

— Опирайся на меня, сейчас улетим, скорей, скорей, двигай ногами, держись, мать честная! — путая французские и русские слова, подбадривает раненого Славороссов.

Втаскивая спасенного на самолет, Харитон видит, как близко подобрались немцы, слышит выстрелы, но все это как бы происходит не с ним. Его задача немедленно взлететь...

Полный газ, аэроплан прыгает по неровностям, ударяется колесами о какой-то холмик и как с трамплина рывком уходит в воздух, проносится над самыми головами в панике разбегающихся немецких солдат, оказавшихся ближе всех к самолету. Он даже не сразу понял, что взлетел в сторону немцев, но иначе он и не мог, теперь только бы выйти из-под обстрела... Отворачивает к роще и идет, чуть не задевая деревья: тут стрелки не достанут... Разворачивается к дому, набирает высоту, внизу своя земля...

От холодного воздуха и ветра раненому стало полегче, он протягивает руку, силясь что-то показать или поблагодарить жестом своего небесного спасителя.

— Сиди, сиди! — кричит Славороссов и повелительно машет рукой. — Сейчас будем дома!

На аэродроме потрясенный Костя не может понять, откуда на борту самолета еще человек? Механик бежит рядом, держась за крыло, задыхаясь и чуть не падая, с такой ненормальной скоростью рулит Славороссов.

— Костя, врача! Быстрей врача!..

Такого переполоха еще не было в эскадрилье, чуть не все сбежались к самолету Славороссова. Раненого

летчика уже увезли. Харитон только увидел, что он худенький, усатый, кажется, постарше его, даже фамилии не расслышал, хотя врач произнес ее вслух и с изумлением.

— Славо, Славо, расскажи же, где ты его подобрал?

— Кто это? Что ж ты молчишь?

Потрясенный Славороссов, только сейчас переживший смертельную опасность, которой он подвергался, слышит этот гул голосов, понимает, о чем его спрашивают, но нервный шок не дает ответить. Летчик сидит на траве подле самолета и молчит... Кто-то из окружающих хочет помочь ему подняться, он жестом отстраняет его.

Молчание.

— Надо врача... — раздается голос Кости.

— Не надо, — хрипло произносит Славороссов, тяжело поднимается, снимает шлем, берет из рук Кости свое кепи. — Все в порядке, друзья...

Бежит ординарец командира. Так ничего и не успев рассказать, Славороссов уходит к капитану.

Доложив, как все случилось, летчик узнает, что он спас весьма знаменитого человека — известного врача, спортсмена-добровольца, депутата от Луары, сенатора Эмиля Реймона.

Имя единственного в мире сенатора, имеющего диплом летчика, было известно и в авиационных кругах России.

15 марта 1914 года петербургский журнал «Аэро и автомобильная жизнь» опубликовал сенсационную статью: «Французская авиация перед судом Сената». В ней сообщалось о резкой критике постановки военно-авиационного дела во Франции, с которой выступил сенатор Реймон. В частности, он в своей речи привел такой чудовищный пример просто преступного отношения: «...17 октября 1913 года военное ведомство приняло 19 аэропланов, построенных на добровольные пожертвования городов (около 2,5 миллиона франков), а через месяц их сломали как негодные к употреблению...»

Славороссов помнил эту статью, несколько номеров журнала давал ему читать в Бурже Константин Акашев. Косте из России их присылала мать.

Так вот кого он спас!..

Вечером эскадрилья чествовала Славороссова, а на

следующий день его вызвал командующий 1-й армией генерал Дюбайль.

Смертельно раненный сенатор успел сообщить чрезвычайно важные сведения разведки. Командующий армией наградил Реймона Рыцарским крестом Почетного легиона, который снял со своего мундира.

Старый, седой генерал Дюбайль, сражавшийся с немцами еще в 1870 году, с восхищением смотрел на молодого русского летчика. Он был таким же юным, даже еще моложе, когда впервые принял участие в боях. Он сказал об этом Славороссову и продолжил:

— А сегодня вами гордится Франция! Жертвуя собой, вы спасли ее славного сына, даже не зная, кто он. Вы спасли солдата — это высшая храбрость!.. Вы, именно вы, довели до конца боевое задание летчика Реймона, и наш штаб получил ценнейшие данные о противнике, за которые я тоже благодарю вас от имени Франции. То, что сделали вы, — совсем особый, выдающийся подвиг, подвиг чести. И я, как диктует мне честь солдата Франции, награждаю вас высшим знаком военной доблести...

Генерал снял со своего мундира Военную медаль, которую получил еще лейтенантом сорок лет назад, и приколол ее на грудь Славороссову.

Взволнованный этой проникновенной речью командующего, самой почетной и такой необычной наградой, Славороссов мог только ответить:

— Спасибо, мой генерал!

Прежде чем возвратиться к себе в часть, Славороссов спросил у адъютанта:

— Можно ли навестить сенатора, как он?

— Увы, началась агония, это конец...

Праздник, бушевавший в душе русского летчика, ушел, словно его и не было. Здесь рядом умирал не сенатор, а кто-то близкий. Перед глазами худощавое бледное лицо, черные усы и протянутая в знак благодарности рука...

Через несколько дней пришли парижские газеты с жирными, кричащими заголовками: «Героическая смерть сенатора Реймона», «Гибель сенатора-авиатора», «Последний полет доктора Реймона»... И почти в каждой подзаголовок: «Поразительный случай находчивости и храбрости русского летчика», «Военная медаль русскому летчику Славороссову»...

Ушел из жизни главный врач клиники медицин-

ского факультета, шеф-хирург, депутат, летчик с дипломом 1910 года. В память о нем на груди Славороссова орден с изображением императора Наполеона III, один на двоих с генералом Дюбайлем.

...Взлетая на очередное боевое задание, Славороссов вспомнил дорогу в Дижон, разговоры в вагоне о фотоаппарате с затвором как у пистолета. У него установлен русский автоматический фотоаппарат «Потте» — нажал на резиновую грушу, и щелкает затвор. Снимать в тылу противника не так уж сложно, выскочишь на шоссе неожиданно или с высоты фотографируешь заданный квадрат. Сегодня придется потруднее — нужно промчаться вдоль немецкой передовой и снять первую линию вражеских окопов.

«Дадут мне перцу, — подумал летчик. — Хорошо, солнышко яркое, прикроемся для начала».

Подлетев к линии фронта на порядочной высоте, Славороссов развернулся, оставив солнце за хвостом, снизился до семисот метров и понесся вдоль окопов, держа «грушу» аппарата в левой руке. Снимок... Снимок... Ударили из окопов первые винтовочные выстрелы, прямо навстречу застрочили пулеметы... Снимок... Снимок... Вжик, вжик! Как горох по крыльям... Снимок... Справа, из второй линии, ударила пушка... «Мимо!» Снимок...

По самолету стреляют все, кто может открыть огонь. Славороссов охвачен азартом борьбы. Его аэроплан рвется вперед сквозь смертельную завесу, повторяя в воздухе направление окопов... Вправо... Снимок... Разворот влево, прямая... Снимок...

Больше тридцати пробоин в крыльях и фюзеляже насчитал механик. Две прошли совсем рядом с сиденьем.

— Надо что-то подложить под сиденье, — предлагает Айсбург.

— Найди железяку потолще, попробуем, — соглашается летчик, — в пехоте пуля в зад — самое постыдное дело.

— Так то в пехоте...

Славороссов не видел ничего героического в своих полетах. Иногда они были опасны, но как-то однообразны, приходилось даже почту возить. Спасение Реймона — помнилось, первая встреча в воздухе с немецким летчиком вспоминалась как нечто вроде детской забавы, он никогда о ней не рассказывал серьезно.

Славороссов обнаружил во время разведки немецкий аэродром. Нанес на карту. В кабине справа висели в полотняных мешках две бомбы. Зажав ногами ручку управления, он достал бомбу, расконтрил вертушку предохранителя взрывателя. Все так неудобно, несподручно... Взял ее в левую руку, придерживая пальцами крылышки вертушки, чтоб не рвануло ветром, когда высунется рука за борт, иначе взорвется. Со стороны солнца вышел на аэродром, дошел до середины — куда там прицеливаться, накренил аэроплан и швырнул ее за борт!..

Видел, как взорвалась, куда уж там попала, непонятно, хотел и вторую бросить, а тут прямо на него немец летит, возвращался, наверное, с французской стороны домой. Летчика хорошо уже видно.

Что он там вертится в кабине? Присмотрелся Славороссов, а немец в него из пистолета палить начал. «Ах зараза!» — крикнул Харитон и тоже за пистолет... Расстреляли оба все патроны, кулаком погрозили друг другу и разошлись... Смех...

Потом летнабы стали брать карабин, пулеметы ставить...

Славороссов предпочитал летать один. Задания выполнял всегда, ни от каких не отказывался. Его еще раз наградили, отметили в приказе по армии. Это публиковалось в журналах, называлось «процитирован в приказе».

На постели лежит последний номер «Аэрофиля», конечно, приятно прочитать: «Славороссов — русский пилот, вступивший добровольцем во время войны, отличается своим стремлением всегда принимать участие во всех самых сложных заданиях. Начиная с августа 1914 года выполнил в интересах армии несколько очень важных разведывательных полетов.

Непрестанно подает наилучшие примеры храбрости, энергичности, хладнокровия, беззаветной преданности.

Награды: Военная медаль за боевые подвиги. Военный крест».

Славороссов достал из чемодана неразлучный черный портфельчик, память о спортивных победах, из дорожного несессера вынул ножнички, вырезал из журнала колонку с цитатами, убрал в портфель... В который раз подумалось: «Пора бы и домой».

Харитон посмотрел в окно. С крыши штабного до-

мика сползал пригретый весенним солнцем снег, лучилось и переливалось веселое кружево из тоненьких сосулек... Давно он не видел такой совсем русской картины. Здесь и зимы-то не бывает настоящей.

Шел 1915 год.

Неспокойно на душе у Славороссова, все чаще стала тревожить раненая нога.

— Знаешь, Костя, — говорит он механику, — решил я до дома подаваться, а ты? Передавали, Акашев уже уехал...

Айсбург задумался, ответил не сразу:

— По правде сказать, тоже хочется... Но здесь воевать мне лучше, свободнее чувствую себя, как-никак доброволец, а там... Серая скотинка. Тяжко в царской армии солдату, попадешь еще к какому-нибудь паразиту, глядишь, и зубы пересчитает. Вы другое дело, летчик знаменитый, чин дадут.

— Нет, чинов мне не нужно, воевать я, кажется, кончил. — И Славороссов похлопал по больной ноге. — А ты, пожалуй, прав — вернешься домой после войны.

Рапорт Славороссова об увольнении по состоянию здоровья был отправлен командованию, и вскоре пришел приказ о его демобилизации с благодарностью за верную и героическую службу во славу Франции.

В эти же дни, правда с опозданием, Славороссов получил рождественскую открытку от Эдуарда Томсона, с которым познакомился в Дижоне.

* * *

Эдуард Томсон, как и все пилоты, летал на разведку, фотографировал вражеские позиции.

Шло кровопролитное сражение при Бельфоре. Штаб армии беспрерывно посылает летчиков во вражеский тыл: готовится наступление, необходимо разведать резервы, линии снабжения.

«Моран» Томсона второй час кружит в немецком тылу. На карте наблюдателя уже много важных пометок, он показывает летчику, что можно возвращаться.

На обратном пути они попали под обстрел зениток. Покрывая шум мотора, со свистом пронзает крыло сразу несколько осколков, и разорванный перкаль лохмотьями развевается на ветру, обнажив скелет крыла... Аппарат кренится, плохо слушается рулей...

Еще попадание... Теперь аэроплан в непрестанной тряске, летчику кажется, что он слышит скрип и скрежет изуродованных частей... «Только бы дотянуть до своих». Вот уже видны французские окопы. Глаза вперены в луговину за изгибом речки, кажется, там можно сесть, сразу же за передовой...

Томсон понимает, что спасен, уже линию окопов миновал, снижается. Аэроплан плохо слушается рулей, все время кренится в сторону разбитого крыла. Спасительная луговина совсем близко... До земли метров пятьдесят... Совсем отказывают рули... Никак не выправить крен... Сидящий впереди летнаб в ужасе оборачивается к летчику.

— Рули! — кричит Томсон. — Падаем!..

С тридцатиметровой высоты аппарат заваливается на крыло, неуправляемо выворачивается вверх колесами и грохается на землю...

К аэроплану бегут из окопов стрелки. Они с трудом вытаскивают из обломков потерявшего сознание, раненого летнаба. Летчик с разбитым лицом, кровоточащей рукой кое-как еще держится.

— Помогите достать карту. — Томсон показывает на лежащего летнаба. Он хочет нанести на нее большой склад, возможно армейский, который успел заметить...

Пока летнабу оказывают первую помощь, Томсон ставит на карте жирный крест у окраины леса, отдает карту подбежавшему капралу и тоже теряет сознание.

Уже в госпитале в Бурже, где его навещают товарищи, адъютант эскадрильи поздравляет Томсона со званием сержанта, большой наградой для рядового.

— Это за вашу разведку. Генерал просил передать его личную благодарность. А это от нас. — И адъютант сует под одеяло бутылку перно.

— Вот за это спасибо, теперь есть чем отметить нашивки.

В один из дней в госпитальную палату вошел летчик гигантского роста, едва не задевший головой за притолоку дверей.

— Пульпе! — заорал от радости Томсон.

— Ну счастливчик, — склонился к нему Пульпе, — раз при такой аварии не разбился насмерть, долго жить будешь. Все кости целы?

— Зарастает как на собаке. Как там у вас, кого из знакомых видели?

Пульпе был рад, что случай привел его на аэродром Бурже и он смог навестить Томсона. После его ухода сосед по палате сказал:

— Какой интересный русский язык.

— Да это не русский, — рассмеялся Томсон, — мы по-латышски говорили.

— Латышский?.. — с удивлением произнес француз. — А где это?

Как ни обидно, но пришлось Томсону дать палате небольшой урок географии.

После госпиталя Томсон попадает в амьенскую армию, его полеты дважды отмечены в приказах, попробовал свои силы и в первых воздушных боях. А по ночам снятся ему родные места, полеты на Ходынском поле, тянет домой.

Капитан Бертен понимает чувства молодого русского. Хороший летчик, жаль отпускать, но это его право.

— Все, что я могу, это дать вам прекрасную аттестацию и пожелать боевого счастья!

— Спасибо, мой капитан!

Дальше путь уже знакомый: Париж, посольство, беседа с военным агентом графом Игнатьевым, кружной путь в Россию. Через Англию, Норвегию, Швецию... Так Томсон добирается до Риги.

Небольшой отдых, и «охотник», как назывались в России добровольцы, Эдуард Томсон после соответствующей проверки зачислен опять рядовым в 1-й корпусный авиаотряд.

Его успехи можно проследить по сохранившейся в архивах маленькой регистрационной карточке: в мае 1915 года он ефрейтор, к августу старший унтер-офицер, награжден Георгиевским крестом.

В то же время газеты сообщали, что летчик Томсон сбил под Двинском немецкий «альбатрос», а следующий раз его имени в сводке предшествует офицерское звание: «Прапорщик Томсон севернее озера Мядзиол преследовал на самолете «ньюпор» немецкий «альбатрос»... и гнал его до аэродрома. Обстреляв из пулеметов лагерь на аэродроме, возвратился благополучно назад».

Что же дальше расскажет карточка Томсона?

«За боевые отличия произведен в прапорщики и представлен к награждению орденом Св. Анны IV степени. Начальник 1-го корпусного авиаотряда штабс-капитан Фирсов».

Сообщение ставки верховного главнокомандования: «...5 и 6 февраля 1917 года... В районе Сморгони прапорщик Томсон выдержал бой с двумя немецкими аппаратами и заставил обоих удалиться в свое расположение».

Февральская революция. Накал революционных страстей захватывает и армию. Прапорщик Томсон, недавний нижний чин, к неудовольствию офицеров «якшается с солдатами». Его избирают делегатом на съезд авиаторов, в солдатский комитет...

* * *

Год 1915-й. Петроград.

Телеграмма из Гельсингфорса:

«Торнео арестован прибывший заграницы Константин Акашев».

Ух, какой жирный восклицательный знак поставил на телеграмме замещавший директора департамента полиции Васильев, такая уж у него радость. А резолюция лаконичная: «Акашева препроводить по этапу в распоряжение Енисейского губернаторства».

Это по месту совершения побега. И депеши посланы во все концы, всем, кому следовало знать — пойман Акашев!

Что же это он так смело явился, да еще под своей собственной фамилией? Нет, тут что-то не просто, Константин Васильевич, видимо, все рассчитал. Посмотрим...

Так и есть. Узнаем, что прибыл он «по свидетельству, выданному в Париже русским военным агентом 9 марта 1915 года за номером 276. При обыске обнаружено «два прошения»...

Скорее всего Акашев ехал в Россию легально, желая вступить в ряды защитников родины. Что же до прошлого, то в 1913 году был объявлен Манифест, который и его освобождал от наказаний за старое.

Вот-вот, в деле рукописная записка того же Васильева: «...об Акашеве... справиться относительно применения к нему Манифеста.

Если Манифест применен не будет, то нужно, не откладывая, сообщить губернатору и жандармскому управлению о тщательном и неустанном наблюдении за этим лицом, которое благодаря своим познаниям по аэронавтике может являться весьма опасным...»

А ну как сбросит бомбы прямо на Зимний дворец! Страшно.

Пока же все выяснится, в сопроводительных документах Акашева, которого должны везти в Красноярск, предписано «неустанное наблюдение чинов полиции за означенным лицом в месте его водворения, каковое наблюдение ставило бы Акашева в условия, исключающие возможность совершения побега».

Но ведь по справке, поданной Васильеву неким подполковником Фокиным... «Ответственности за побег Акашев не подлежит», почему же его отправляют обратно, коль и на него распространяется действие Манифеста?

Вот и ответ, формальный, а вернее, издевательский: «Вопрос о применении Манифеста 1913 года к Акашеву V делопроизводством будет разрешен только лишь в том случае, если Акашев, по водворении его в места административной высылки, возбудит ходатайство об этом», — разъясняет все тот же Фокин.

Акашев не сдается. Он не хочет возвращаться к енисейским жандармам. Он тут же подает прошение о прекращении дела. Каким-то образом добивается поддержки своей просьбы двумя депутатами Государственной думы и членами Государственного совета Я. Н. Офросимовым и И. Н. Черносвитовым.

Отбился от жандармов Акашев, он свободен!

Теперь в ряду описанных событий занимает свое место совсем другая, тоненькая папочка, найденная в Государственном историческом военном архиве. Она в делах Полевого управления авиации и воздухоплавания при штабе верховного главного командования.

Начато дело 14 мая 1915 года, закончено через месяц, 17 июня.

Первый документ — тщательно отпечатанная телеграмма во Львов «заведующему авиационным делом в армиях».

Его императорскому Высочеству Великому Князю Александру Михайловичу.

Закончивший высшую авиационную школу во Франции и представивший свидетельство о службе в авиационных частях французской армии русский подданный инженер-авиатор Константин Акашев, возвратившийся в Россию для вступления на русскую службу, ходатайствует о приеме его в авиационный от-

ряд действующей армии. Акашев летает на «блерио» и «кодроне».

Всеподданнейше донося о сем, испрашиваю — желателен ли прием Акашева и в утвердительном случае, куда надлежит его командировать. Беляев».

«Петроград, Увофлот, генералу Фогелю.

Строевой отдел сообщает, что инженер Акашев, служивший в авиационных частях французской армии, желает поступить к нам. Прошу его повидать, расспросить и сообщить впечатление.

Александр».

Какое же впечатление произведет на начальника Управления воздушного флота генерала Фогеля летчик Акашев? Не сможет же он умолчать о своем прошлом, хотя оно формально перечеркнуто царским Манифестом о помиловании. С другой стороны, у России мало таких специалистов — боевой летчик, дипломированный авиаинженер, сам добровольно вернулся и рвется в бой.

«Львов. Великому Князю Александру Михайловичу.

Инженер Акашев лично мне доложил, что, будучи в 1910 году замешан в политической организации, эмигрировал во Францию. Получил звание пилота в 1911 году в Итальянском аэроклубе, затем кончил инженерное училище во Франции... Имеет 26 лет, следовательно, является военнообязанным. Все вышеизложенное доложил строевому, указав, что желательно снестись с департаментом полиции и в случае благоприятного отзыва просить надлежащее начальство зачислить его в авиационную часть.

Фогель».

Обратимся к полицейским документам, поищем, не сохранился ли такой запрос. Наивно полагать, что все уцелело в архивах: революция, войны, бомбежки, наводнения, пожары... Даже самые простые причины — нерадивость, рассеянность исполнителей, сующих бумаги совсем в другие папки, где они обнаруживаются только случайно. И все же...

Чудесные люди в архиве Октябрьской революции. По каким-то им одним ведомым источникам пересматривают, где еще может быть упомянут Акашев, очень хотят помочь. И находят!

Отношение из Генерального штаба начальнику штаба отдельного корпуса жандармов. Там сказано:

«Имея в виду то доверие, которым по роду своей службы облекается каждый летчик на театре войны, Главное управление Генерального штаба, предварительно, до принятия того или иного решения по упомянутому ходатайству, просит спешно сообщить по возможности самые подробные и откровенные сведения о политической и нравственной благонадежности г. Акашева, а также не было ли особых причин, вынуждавших его жить за границей».

Вот когда отыгрываются на Акашеве жандармы. Не жалея бумаги, они выложат о нем все до мельчайших подробностей, да еще в соответствующем тоне.

Перечислив все его грехи, вплоть до подозрения в попытке бомбардировать с аэроплана царскую фамилию, они вынуждены сообщить: «В минувшем месяце Акашев добровольно вернулся в Россию и после ареста его возбудил ходатайство о прекращении дела о нем, каковое ходатайство было уважено г. Министром Внутренних Дел, и Акашев был освобожден от наложенного на него в 1906 году административного взыскания».

Этот последний абзац исполняющий должность начальника Департамента полиции Васильев, который лично наблюдал за делом Акашева, переписывал от руки несколько раз. Судя по сохранившимся черновикам, он добивался большой сухости и сдержанности строк, которые свидетельствовали, что Акашев полноправный гражданин Российской империи.

Как же принят этот ответ в Генеральном штабе?

Исторический военный архив, все та же тощенькая папочка политэмигранта Акашева. Первая бумага с грифом «Секретно».

«В канцелярию Августейшего Заведывающего организацией авиационного дела в действующей армии.

Ввиду получения неблагоприятных отзывов о политической благонадежности пилота-авиатора Константина Акашева, ходатайство последнего об определении на службу... Главным управлением Генерального штаба отклонено...»

Резолюция правителя канцелярии: «В доклад». Каким был результат доклада, ясно — дело Акашева этой бумагой закрыто.

Зато полицейское дело продолжает пополняться, Акашев не оставлен без внимания.

Начальник петроградской охранки доносит в де-

партамент: «В связи с поступлением его на службу на аэропланный завод Лебедева, по моему распоряжению за Акашевым было учреждено наружное наблюдение.

За время наблюдения, с 5 по 29 июля, связь Акашева с лицами, известными отделению, не отмечена.

29 сего июля Акашев поездом № 1 из Петрограда выехал без сопровождения его наблюдением... до ст. Гродно, куда он, по сведениям секретной агентуры отделения, командирован заводом...

О выезде Акашева телеграммой сообщено начальнику Гродненского жандармского управления».

Получив «по эстафете» гостя из Петрограда, гродненский цербер доносит: «Инженер аэропланного завода Акашев прибыл в г. Гродно, и за ним учреждено наружное наблюдение...»

Все, казалось, сделала полиция, чтобы обезвредить Акашева. Он и на самом деле прекратил все свои связи с анархистами, максималистами, эсерами-боевиками, но не оставил своих революционных убеждений, только теперь они вели его по самому верному направлению... Полиции не дано было это открыть, зато лицо Акашева откроет Октябрьская революция...



Возвращение

Наведавшись перед отъездом из Парижа в знаменитое кафе «Ротонда», куда он довольно часто заходил, Славороссов узнал, что уже уехал в Петроград артист «Кривого зеркала» Израилевич. С Жаном, как звали его парижане, они сошлись довольно близко. К нему-то на холостяцкую квартиру в Петербурге и приехал Славороссов весной 1915 года.

После долгих, как бывает при встрече друзей, расспросов Жан предложил:

— Оставайся совсем, будем жить вдвоем, у тебя ведь никого здесь нет.

— Никого, чужой город. Значит, холостяцкая артель?

— А чего ж лучше? Давай по последней за нашу артель и спать, светает уже.

Чокнулись, выпили, обнялись...

— Да, — вспомнил Жан, — тут есть еще один наш знакомый, он тебе обрадуется.

— Кто же это?

— Акашева помнишь?

— Константина? А как же. Разве он не на фронте?

— Не взяли, неблагонадежный. На заводе работает, у Лебедева.

— У Лебедева, я и его знаю. Завтра пойду. И в аэроклубе побывать надо.

— Вот про это я ничего не знаю.

— Разберемся, давай спать...

Владимир Лебедев, летчик, одаренный инженер, владелец самолетостроительного завода «Лебедев и компания», в прошлом еще и велогонщик, заядлый автоспортсмен, прославился когда-то оригинальным рекордом: он 19 часов подряд гонял по Михайловскому манежу на автомобиле, проехав без остановки

375 верст. Это он вместе с Генрихом Сегно ездил в Мурмелон покупать первый самолет для Всероссийского аэроклуба, там же и получил пилотский диплом.

Встретил Лебедев Славороссова восторженно:

— Харитон Никанорович, дорогой, вы-то мне и нужны! Вас сам бог послал!

— А привел я, — смеется Акашев.

— Вы умница, Константин Васильевич! Он же у нас «фарманами» займется.

— Да я... — начал было Славороссов.

— На войну собираетесь? — перебил его Лебедев. — Хватит, повоевали, да и мы для армии работаем. Если нужно, все устрою официально. Жалованьем не обидим, верно, Константин Васильевич?

— Затем и привел, дайте ему-то хоть слово сказать.

— Сначала только одно — «согласен». По рукам?

Они все трое стоят посреди кабинета, Лебедев уже держит Славороссова левой рукой за локоть, правую занес для традиционного русского удара ладонью о ладонь.

Если бы не природная сдержанность, Славороссов сейчас бы расцеловал их обоих, так ему хорошо дома, так растроган приемом, доброжелательностью, сразу полученной возможностью летать. И все же его крупный рот выдает состояние вздрогнувшими в улыбке губами, когда он отвечает:

— Согласен. — И раскрывает ладонь.

Ударили по рукам, и с этой минуты Славороссов — заведующий сдачей самолетов типа «фарман», которые строятся на заводе.

— Ну, так дело не пойдет! — вдруг воскликнул Акашев.

— То есть?.. — опешил Славороссов.

— Надо хозяину условия поставить, контракт подписать. У него отличный образец есть, тот, что у Терещенко переписал. Пусть-ка покажет... Нечего скрывать...

— А-а... — рассмеялся насторожившийся было Лебедев. — Это с удовольствием. — И пошел к письменному столу.

Федор Федорович Терещенко был владельцем небольшой самолетостроительной фирмы в местечке Червонное Волынской губернии. Он выпускал монопланы собственной конструкции и «фарманы». Он пригласил на должность испытателя одну из первых рус-

ских летчиц, Любовь Голанчикову. С ней он заключил контракт весьма любопытного содержания, его-то и скопировал Лебедев, чтобы повеселить приятелей.

«Я, нижеподписавшаяся, Любовь Александровна Голанчикова, — читал Славороссов вслух, — обязуюсь: в течение года от сего числа летать на аппаратах, которые мне будут даны фирмой Червонной аэропланной мастерской, на других же аппаратах производить полеты не предоставляю себе права.

Червонная мастерская обязуется уплачивать мне по 500 рублей в месяц.

Местожительства моего назначается в м. Червонном, где полагается мне квартира и стол, и все разъезды по делам будут относиться за счет фирмы.

Я принимаю на себя полную ответственность в могущих произойти несчастных случаях, не дай бог, во время полетов.

При полетах с пассажирами должна брать от них подписки с тем, что они риски принимают на свой страх...»

— Ну и Любовь Александровна! — улыбаясь, покачал головой Славороссов. — «Принимаю риски на свой страх», если, как она пишет, не дай бог...

Мужчины посмеялись, немного посудачили, и Лебедев предложил:

— А теперь, господа, за дело...

— Нарушение обычая, — шутит Акашев, — хозяин сначала кормит работника, если ест хорошо, тогда нанимает.

— Тут я, кажется, лицом в грязь не ударю, — обещает Славороссов, — соскучился по русской еде дальше некуда. Горшок каши гречневой бы...

— С поросенком, — подхватывает Лебедев.

В автомобиле они мчатся по деревянной мостовой Невского, сворачивают на Морскую к тому самому ресторану «Кюба», куда пять лет назад Славороссов ехал на извозчике с Сегно, даже не подумавшем пригласить своего механика. Он вспомнил об этом, но про себя.

Работа на заводе оставляла много свободного времени. Полетов мало, лишь облет готовых самолетов. Их тут же забирало военное ведомство, а хотелось полетать, что называется, для души.

С началом войны распалась аэроклубная школа, Славороссов предложил ее восстановить. Это было

весьма своевременно, фронту все больше требовалось летчиков.

Как только школа стала организационно оформляться, ее тут же взяли военные, а Славороссов стал одним из инструкторов. Обслуживающий персонал составили солдаты и матросы.

Все тот же старенький «фарман» первых выпусков.

— Ваше благородие! — докладывает Славороссову моторист Захаров. — Аппарат осмотрен, к летанию готов!

— Хорошо, Захаров, какое же я тебе «благородие»?

— По привычке, господин руководитель полетов... — Захаров чего-то мнется, потом решается: — Вот бы с вами когда полетать...

— Тоже хочешь в летчики?

— Так точно!

— Ладно, попробуем, в конце полетов возьму.

В школе знали, что Славороссов уже «нелегально» выучил летать двоих матросов: Томашевского и Пасикова.

Между собой солдаты называли инструктора «артистом». Прозвище это было не обидным, а уважительным. Механик мастерской был родом из Одессы и рассказывал как-то, что помнит Славороссова еще по выступлениям в цирке:

— Цилиндр такой подвешен, и он на велосипеде по стенке, как по земле гонял. Изнутри. Отчаянное дело. Скорость потерять — враз загремишь.

— Да он и летает как артист!

Так и пошло. Мотористы старались попасть на самолет, который готовили для Славороссова, особенно кто мечтал о полетах. Человек он простой, из механиков, да еще гражданский, чего ему школьного начальства бояться, по собственной воле учить приходит.

А Славороссов с учеником в воздухе. Прильнув к спине инструктора, тот обнял его обеими руками, чтобы держать ручку, и в таком положении пилотирует самолет. Славороссов только педалями управляет.

— Плавней, плавней рулем... Посадку тоже сам делать будешь. — Инструктор демонстративно поднимает руки и берется за стойки. — Все сам, не робей... Молодец... Не жди, не жди, подсказывать не буду...

Вспотевший от напряжения ученик положил подбородок на плечо инструктора, благо тот небольшого роста и примеривается к посадке... Скорость самолета

всего-то 50 километров, но ему кажется, что аппарат мчится над землей с невероятной быстротой.

— Хорошо выводишь, подержи, подержи...

«Фарман» приземляется и, пробежав метров тридцать, останавливается.

— Давай меняться местами, садись на переднее сиденье, я сзади.

Так идет обучение. Боязно курсанту, впервые поставившему ноги на педали, удержит ли аппарат на взлете?

— Видишь впереди рощицу, на нее и держи. Ногами зря не шуруй, а взлетать я буду. Твое дело — направление.

Спокойно, без ругани, как некоторые инструкторы, наставляет Славороссов своих питомцев. И вылетают у него ученики быстро, еще ни один не поломал аэроплан.

Станет и Захаров летчиком, не посрамит своего учителя. Матрос Томашевский будет одним из первых авиаторов, награжденных орденом Красного Знамени. Но нужно еще дожить до революции и гражданской войны.

По соседству с двумя холостяками жили знакомые Израилевича — семья доктора Грацианова. У них был телефон, и Славороссов изредка заходил позвонить, иногда звонили ему с завода и просили передать, что он срочно нужен.

Дом был гостеприимным, близким к артистическим кругам, знаменитого летчика встречали всегда весьма радушно. Особенно радовалась его приходам недавняя гимназистка, дочка Грациановых Таня. Хорошенькая, в меру кокетливая девушка с длинной толстой косой однажды, осмелев, попросила летчика:

— Харитон Никанорович, не могли бы вы покатать меня?

— На автомобиле? — хитровато спросил Славороссов, он уже привык, что «катать» его просят только на самолете.

— Вы со мной как с маленькой, — надулась Таня, — на аэроплане, конечно. Разве нельзя?

— Хорошо, Танюша, вам я отказать не могу.

Славороссов сдержал свое слово. К общему удовольствию присутствовавших на аэродроме, он привез на полеты хорошенькую барышню. Таня понравилась всем.

— Невеста? — спросил начальник школы Руднев, когда Славороссов сказал ему, что хочет покатать свою знакомую.

— Вы подали хорошую идею, — отшутился летчик.

Когда в полете Славороссов повернулся к Тане и крикнул: «Как самочувствие? Хорошо?» — она не расслышала, наклонилась вперед, прижавшись еще плотнее, а он, вновь обернувшись, невольно ткнулся губами в ее щеку.

Таня обомлела от счастья. Невероятная романтика — поцелуй в воздухе! А летчик очень смутился, ругая себя: «Еще подумает, что старый дурак полез целоваться».

Но Таня после полета светилась необыкновенной радостью. Ей очень понравилось летать, но еще больше — поцелуй героя ее тайных мечтаний. Она не сомневалась, что этого он и хотел.

Чтобы согреть замерзшую после полета девушку, Харитон пригласил ее в ближнюю кондитерскую, где они выпили крепкого горячего шоколада. И тут сама Таня призналась летчику в любви...

— Не надо так шутить, Танечка, — совсем растерялся Харитон.

— Но я не шучу, — чуть не со слезами шепнула Таня. — Вам неприятно?..

Хорошо, рядом с ними никого не было. Летчик быстро расплатился, они вышли на улицу. Таня надулась, молчала, отворачивала голову в сторону, словно шла рядом с ним по принуждению.

— Ну что же вы молчите? Ругайте меня! — вдруг прорвало Таню. — Вы такой знаменитый герой, я гимназисточка-дурочка...

— Таня, помилуйте, что вы придумываете, вы такая...

Разговаривая, они прошли через весь город пешком. Позвонив домой, чтобы не волновалась мать, они гуляли еще до позднего вечера.

Вскоре они поженились. Начались хлопоты с устройством на новой квартире, обзаведение хозяйством. Шли медовые месяцы, которыми начинаются все браки...

Потом ожидание ребенка. Таня все реже и реже выходила из дома, стесняясь своей располневшей фигуры, читала журналы, в которых, как и до войны, пе-

печатались с продолжением романы, светская хроника, портреты членов царской фамилии, рассказы об их попечении «о солдатиках», фотографии полководцев, русских и вражеских, короткие обзоры военных действий. Последние страницы пестрели объявлениями. Тут можно было узнать, как за месяц вырастить отсутствующий бюст, получить за рубль «часы и десять ценных предметов», обеспечить легкий постоянный заработок...

Харитон принес толстенный том только что вышедшего ежегодника «Весь Петроград». Торжественно раскрыл справочник и на ладонях поднес его Тане.

— Что это?

— Читай... С правой стороны, отчеркнуто...

«Славороссов-Семененко Харитон Никанорович, воен. летчик. Пгр. ст. Большой проспект, 83, т. 28289».

— Какая прелесть! — зарделась Таня. — И наш телефон...

Полистали вместе пахнущий типографской краской фолиант. То, что в этом же справочнике наряду со знаменитым летчиком были такие же сведения о лавочниках, акушерках, столярах и даже сапожниках, не уменьшило Таниной гордости. Ведь были и адвокаты, художники, артисты, чиновники разных рангов, домовладельцы...

Потом Харитон принялся за очередной выпуск журнала «Летопись войны», где более обстоятельно сообщалось о положении русской и союзных армий, публиковались фотографии убитых и тяжело раненных офицеров, отличившихся в боях. На обложке все те же объявления: ростовская фабрика Асмолова рекламировала папиросы «Геройския», 6 копеек десяток, фирма «Г. Дальберг» предлагала все для похода: фуфайки, гамаши, набрюшники, шлемы.

Славороссова коробила откровенная жажда наживы торгашей, звавших со страниц журнала покупать золото и бриллианты «для подарков героям», меховые спальные мешки и «походные непромокаемые пальто».

— Черт знает что! — возмущался он. — Для кого это? Представляю себе, как такое читать на фронте!

— Я как-то об этом не думала, — отозвалась Таня, — действительно странно.

— Нет, ты послушай, как «утешает» семьи фронтовиков «Гранд Магазин». «Специально дамский траур.

Заказы исполняются в 12 часов». Наживаются, подлецы, на войне... Защитники!..

Вообще «защитников» в Петрограде было больше чем нужно. Богатеи и светские шалопаи, которых презрительно звали «земгусарами», щеголяли в роскошной офицерской форме без погон, числясь в общественных снабженческих организациях. Кроме формы и освобождения от призывов в армию, они получали возможность без зазрения совести обкрадывать казну, слать на фронт гнилье и неслыханно наживаться.

Состояли, конечно, в союзах земств и городов честные, порядочные люди, старавшиеся помочь армии, но слишком мало было таких. А вот благотворительных комитетов, попечительств, жертвователей всякого рода и не перечесть. Люди среднего достатка помогали фронту от души, богатеи чаще для карьеры, престижа, честолюбия.

Граф Шереметьев поразил общество, пожертвовав огромную сумму на приобретение самолетов для целого авиационного отряда. Он должен был стать частью несколько необычного формирования: автомобильно-авиационной дружины.

Наряду с другими в нее зачислили «летчиков», едва умевших держаться за штурвал, вроде популярного куплетиста Убейко. Разместили дружину под Петроградом, в Лигове, и это еще больше привлекало в нее золотую молодежь. Шел конец 1916 года, формирование только начиналось, и когда дойдет до дружины очередь воевать, было совершенно непонятно.

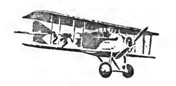
Чтобы придать солидность, искали на должность командира авиаотряда человека с именем. Выбор остановился на Славороссове.

— Да не мое это дело, Владимир Александрович, — отбивался он от уговоров Лебедева, которому было поручено вести переговоры. — Я не хочу командовать этими господами, какие там летчики... Да и от военной службы по инвалидности освобожден, летаю вот у вас понемногу, и хватит...

— Харитон Никанорович, вам сразу дадут поручика, а при ваших боевых заслугах...

— Ни в коем случае! Никаких чинов мне не нужно. Я и не умею командовать...

И все-таки его уговорили.



„С вулканом в сердце“

Лето 1916 года. Из Оружейной палаты Кремля выходят на площадь молодые офицеры в незнакомой форме: голубые, защитные, темные мундиры. На высоких стоячих воротниках золотом и серебром вышиты крылышки. На головах цилиндрические кепи с голубым околышем и красным верхом. На красных, желто-зеленых ленточках висят боевые ордена.

— Кто это? — спрашивают друг у друга москвичи.

Раненый офицер с рукой на черной перевязи подходит к одному из сопровождающих:

— Господин капитан, кто ваши гости? Французы?

— Совершенно верно, поручик, французские летчики, присланы к нам союзниками.

— Воевать?

— Да, да, скоро выедут на фронт. Вы говорите по-французски?

— К сожалению, скверно. Передайте им поздравления и наилучшие пожелания от фронтовика.

Капитан представляет поручика-артиллериста французам. Рукопожатия, обычные в таких случаях расспросы: где воевал, как ранен?..

Вечером боевых соратников принимали русские авиаторы. Был среди устроителей банкета друг и сослуживец Нестерова, свидетель исторического тарана — летчик Виктор Георгиевич Соколов. Вот что он писал в своих воспоминаниях:

«Среди французских летчиков, присланных генералиссимусом Жоффром на наш фронт *(Жоффр был маршалом, но в то время в Европе генералиссимусом называли его как командующего союзными армиями. — Ю. Г.)*, только один был асом — имел пять побед в воздухе — русский подданный Эдуард Пульпе.

Гостей с Западного фронта мы приветствовали в Пушкинском зале московского «Яра». Ужин носил характер братания. Зал дрожал от хохота и громких шуток.

Лишь один из прибывших летчиков, на груди которого висел Военный крест с пятью пальмами (каждая пальма — сбитый аэроплан противника), не принимал участия в веселье.

— Что это лейтенант какой-то невеселый? — спросил я своего собеседника.

— Он всегда такой, — последовал ответ. — Он не француз, русский.

Я заинтересовался. Когда подали кофе, подсел к лейтенанту.

— Это правда, что вы русский?

— Не совсем, — ответил он на чистом русском языке. — Я латыш. Моя фамилия Пульпе. Но я, конечно, русский подданный. Война захватила меня во Франции, я поступил добровольцем во французскую армию, окончил авиационную школу и вот, как видите, вернулся французским офицером.

— Думали полюбоваться Парижем и развлечься, но попали в переделку? — заметил я.

— Да нет, — опять возразил мой лейтенант. — В силу некоторых обстоятельств мне пришлось прожить во Франции несколько лет.

По тону, каким это было сказано, я понял, что выяснять дальше подробности его пребывания за границей не следует, и стал расспрашивать о постановке обучения в той авиационной школе, которую он закончил...»

Когда я дошел до этого места воспоминаний Соколова, мне вспомнилась строчка из полицейского донесения по делу Акашева, присланного заграничной агентурой охранки: «...По полученным агентурой сведениям, в Россию уехал на днях Константин Акашев... Для проезда он намерен был воспользоваться паспортом русского подданного Эдуарда Пульпе...»

Политическое лицо революционера Акашева нам известно, не подобные ли причины привели в эмиграцию и самого Пульпе? За ним тоже должна следить русская агентура, хотя бы потому, что он согласился дать свой паспорт для нелегальной поездки. С другой стороны, розыск в России на него не объявлен, иначе паспорт не годился бы для поездки.

Возникают еще десятки вопросов, ответы на которые может дать только поиск-исследование.

Имя Эдуарда Пульпе тоже было в списке, составленном мною перед поездкой в Париж.

День за днем сижу в тиши библиотеки аэроклуба и продолжаю просматривать приказы о награждении Военной медалью, которые регулярно публиковались в журнале «Аэрофиль».

Декабрьский номер 1915 года... В правом углу страницы портрет крупного молодого мужчины в штатском. «Сержант Эдуард Пульпе»!

Всматриваюсь в его энергичное, волевое лицо... Высокий лоб ученого, коротко стриженные светлые волосы. Взгляд спокоен, человек не позирует, просто фотографируется по какой-то надобности. Серьезный человек. И сильный — крепкие, борцовские плечи, пиджак сидит на нем без единой морщинки. В широком вырезе богатырская грудь спортсмена.

Журнал представляет читателю очередного героя войны: «Русский. Родился 22 июня 188... *(не отпечаталась последняя цифра. — Ю. Г.)* в Риге. «Бреве» № 1571 от 19 декабря 1913 года на «Депердюссене».

Вот уже сколько летчиков подготовлено во Франции! Весной того же года Ян Нагурский получил в России диплом за номером 177.

Переписываю напечатанные рядом с портретом строки из приказа военного министра Франции от 24 ноября 1915 года:

«Пульпе Эдуард добровольно вступил в армию, сержант эскадрильи М. С. 23.

Летчик исключительной отваги и мужества, который уже много раз доказывал это при бомбардировках и воздушных боях.

23 сентября 1915 года, когда во время сложной операции один из его товарищей потерпел неудачу, сам заменил его в особо сложных обстоятельствах и закончил боевое задание с успехом».

В замке Венсенн хранители архивов французской военной авиации личного дела Пульпе найти пока не смогли, но, когда я узнал номер его эскадрильи, снова поехал к майору Лешуа.

— Вижу по глазам, что вы что-то нашли, — сразу догадался Лешуа о причине моего появления.

— Вы правы. Вот выписка из приказа, по другим

источникам можно что-нибудь еще отыскать, зная номер эскадрильи?

— Попробуем. Я уже становлюсь специалистом по русским героям.

— Это совсем неплохое занятие, майор. Теперь даже в вашей авиации есть Герои Советского Союза, «Нормандия — Неман» — продолжение содружества, заложенного вот тогда моими соотечественниками.

— Да, русские летчики подали хороший пример, — согласился Лешуа.

— Не посрамили своих учителей-французов.

— Вы прямо как дипломат, — заметил приехавший со мной старый авиационный инженер фирмы «Кодрон» Юрий Константинович Отфиновский, попавший во Францию еще ребенком.

Мы познакомились в аэроклубовской библиотеке, где инженер искал материалы по довоенной работе фирмы. Участник Сопротивления, большой патриот России, Отфиновский сразу же предложил мне свою посильную помощь в поисках. Несмотря на свой почтенный возраст, ему за семьдесят, он даже свозил меня на машине в Сен-Женевьев де Буа, где на русском кладбище похоронены и летчики. Никого из тех, кто значился в моем списке, мы там не нашли, но поклонились праху писателя Ивана Бунина, возложили цветы на могилу отца Юрия Константиновича.

Вместе мы побывали и в Музее авиации, а приехав по делам в Москву, Юрий Константинович привез мне копии нескольких документов и еще три выписки из приказов по армии о Пульпе, которые по моей просьбе получил у Лешуа.

Несмотря на скупость языка приказов, французы умели несколькими фразами довольно отчетливо представить отличившегося воина в бою.

Эдуард Пульпе «вызвался в одиночку бомбить вокзал «Х»...

Летит он на одноместном истребителе «ньюпор». Каково же тогда было бомбить с этого неприспособленного аэроплана?

Русский летчик Петренко так вспоминает один свой полет примерно в то же время:

«К моему самолету подкатил автомобиль. Два молодца извлекают из кузова и передают мне «парочку бомбочек»... Каждая весом по 35 фунтов.

Я не знаю, что сказать. Страшно принять на

«ньюпор» этот груз, тем более что дует сильный ветер. Отказаться тоже нельзя. Я решил взять только одну бомбу.

...Положить ее было некуда, кроме как... на колени. Укладывая ее на колени, я не учел одного обстоятельства: пока самолет стоял на месте, бомба хорошо лежала у самого живота. При взлете самолет принял горизонтальное положение. Тут я понял свою ошибку... Бомба моя покатилась вперед и толкнула ручку управления. Если бы я не дернул ручку обратно, самолет неминуемо скапотировал бы: а это был бы верный «гроб».

Лечу... Высота триста метров... Вот и переправа. По ней все еще движутся вражеские войска.

Готовлюсь к бомбометанию.

Решаю так: левой рукой положу бомбу головкой на борт, задний конец ее останется пока на коленях. В нужный момент выкину ее.

Выполнить то, что задумал, оказалось делом нелегким. Напрягаю все силы, чтобы приподнять левой рукой бомбу к краю борта. Одновременно мне надо следить за управлением. Какую-то секунду ослабил внимание, не удержал ручку — и самолет получил толчок.

От толчка все мои усилия пошли насмарку. Бомба сорвалась с борта, стукнулась о колени и покатилась вперед, под ноги.

Не знаю, откуда у меня взялись силы, чтобы предотвратить неминуемый штопор...

Успокоившись, опять начинаю двигать бомбу к борту. Кажется, она стала еще тяжелее. Сколько ни стараюсь, никак не удается запрокинуть головку ее на борт... А меня сейчас заметят и откроют огонь...

И я решился на последнее. Оставил управление и обеими руками схватил бомбу.

Она на борту. Толкнул.

Все это произошло в какие-нибудь две-три секунды, но и этого было достаточно для того, чтобы самолет, лишенный управления, накренился и начал переходить в штопор.

Сбросив бомбу, я схватился за ручку, прикрыл бензин. И вовремя. Задержись на мгновение, и не знаю, удалось ли бы мне выровнять самолет...»

Мы не знаем, какими бомбами располагал Пульпе, но бомбить вокзал надо чем-то «приличным».

Рассказ Александра Петренко, детали полета Пульпе, имеющиеся в приказе, мой собственный опыт летчика, тоже ходившего на бомбежку, позволяют, не отходя от истины, скорее преуменьшая сложности, нарисовать, как выполнялось Эдуардом Пульпе боевое задание.

Но прежде стоит выяснить еще один вопрос: почему он, как сказано в приказе, вызвался лететь в одиночку?

Надо полагать, что опытный летчик думал при этом не о себе, а о том, как с большей вероятностью поразить важную цель.

Если пойдет группа, то ее сразу заметит противник. Железнодорожные узлы и важные объекты на Западном фронте, где авиация действовала наиболее успешно, стали защищать зенитной артиллерией. Значит, одному легче подобраться к объекту и поразить его.

Самолет Пульпе подлетает к вокзалу «X». С большой высоты, еще не подойдя к цели, летчик убирает газ и планирует к вокзалу. Освободив руки, он готовит бомбу: бросать-то руками... Смотрит на паровозные дымки, чтобы определить направление ветра, который отнесет бомбу во время падения... Кажется, все учтено. Но вот его заметили, орудия открывают огонь, вокруг одинокого аэроплана вспыхивают облачками разрывы. Смельчак не отворачивает, он должен бросить бомбу наверняка...

Бросает... Резким разворотом уходит в сторону. На земле вздымается темное облако взрыва, вспышки огня... И в тот же момент фюзеляж его самолета прострочен огненной машиной — пулеметом. Над головой скользнула тень немецкого истребителя... Заходит для атаки... Пульпе разворачивается, он готов принять бой и на израненном самолете... Стреляет по врагу... Пытается зайти ему в хвост... Что случилось? Аэроплан Пульпе заваливается набок, не слушается рулей... «Перебита тяга. Надо уходить»... Еще одна пулеметная очередь немца пронизывает французский самолет... Запахло бензином... «Пробит бак. Загорится?.. Или просто вытечет бензин? Хватит ли долететь до своих?..»

Какое же потребовалось самообладание и незаурядное мастерство, чтобы довести до аэродрома, как сказано в приказе, «аэроплан, изрешеченный пу-

лями. Бак с горючим пробит, перебиты тросы управления.

Продолжает и в настоящем показывать такие же примеры отваги и мужества». Так заканчивается приказ по армии.

Один из русских летчиков-истребителей, приехавших во Францию на боевую стажировку, рассказывает Пульпе, как подъесаул Ткачев возвращался с разведки и осколком снаряда ему пробило бак с маслом.

— Ткачев изловчился и ногой заткнул дыру. Другой ногой он управлял педалями. Хорошо, там можно ногу подсунуть под педали и тащить их на себя... Но это страшная штука... Вы представляете?

— Вполне. У меня до бензобака ногой не достать было, — серьезно говорит Пульпе. — А как Ткачев, долетел?

— Дотянул до передовой и сел у наших окопов. Раздобыл двуколку, прямо на глазах австрийцев привязал к ней аэроплан и вывез его из-под огня.

— Мужественный человек.

Пульпе вспомнит этот рассказ, когда встретится с Ткачевым. Он приедет в Россию не только сражаться, но и передать свой опыт летчика-истребителя. Этот род авиации родился в ходе войны тоже во Франции.

Весной 1915 года знаменитый летчик Гарро первым поставил на свой аэроплан пулемет, стрелявший через винт. До этого пулеметы стояли в передней кабине летчика-наблюдателя. Мотор и винт находились позади. Вцепившись в пулемет, стоя, наблюдатель вел огонь по врагу почти так же, как это делали пулеметчики на земле. Управлял самолетом один, стрелял другой.

— Летчик сам всем аппаратом должен нацелиться на противника, — объяснял свой замысел Гарро. — Пулемет жестко закрепляется перед пилотом. Наблюдатель не нужен. Самолет компактней, маневренней, скорость больше. Специально для воздушного боя.

— А если прострелишь собственный пропеллер? — спрашивали оппоненты.

— На лопасти поставлю металлические накладки, от них пуля отлетит рикошетом.

Установив пулемет на свой «моран», Гарро превратил его в грозную силу.

Стрельба из неподвижного пулемета с такого раньше безобидного аэроплана ошеломила немцев. Гарро и его коллега Жильберт в короткий срок сбили три вражеских самолета. Немцы организовали специальную охоту за «мораном» Гарро. 18 апреля 1915 года он был подбит зенитным огнем и приземлился в расположении врага.

Тут же прибыл на фронт германский конструктор Антон Фоккер. Он изучил французскую систему и через десять дней предложил свою, еще лучшую — синхронизатор, позволявший стрелять не задевая пропеллера.

Немецкое командование, стремясь сохранить этот важный военный секрет, запретило переоборудованным «фоккерам» перелетать линию фронта. И все же очень скоро французы сумели подбить такой самолет и захватить его. Секрет немецкого синхронизатора был открыт.

Появился истребитель «Ньюпор-XI», верткая, маневренная машина, потом «Спад-VII» со стопятидесятисильным мотором...

Немцы продолжали совершенствовать свой истребитель «фоккер» и позднее стали ставить на него два и даже три пулемета, стрелявших через винт.

Так началась война в воздухе. Из 12 250 сбитых во время боев французских, английских и немецких самолетов 9900 уничтожено истребителями.

Эдуард Пульпе летает почти ежедневно. Ясно, что в приказы по армии попадают только выдающиеся боевые эпизоды. У него они нередки.

«20 марта 1916 года атаковал три самолета противника на его территории. В ходе свирепого боя сумел поставить врага в невыгодное положение, сбил один немецкий самолет и, несмотря на то, что собственный аэроплан неоднократно прострелен, благополучно возвратился».

Поздравляя летчика с победой, товарищи шутили:

— Пульпе решил разорить французское казначейство, что ни день 10 франков залетных плюс три — боевых суточных...

— Это что, — подхватил другой, — фонд Мишлена трещит, Пульпе причитается еще две тысячи призовых.

Речь шла о пожертвованном известным богатеем Мишленом миллионе франков золотом на призы за

каждый сбитый вражеский самолет и за каждую тонну сброшенных на противника бомб.

— Не переживайте, друзья, — спокойно отвечал Пульпе, — я как Гинемер жертвую эти деньги в пользу наших раненых товарищей-летчиков.

— Браво, Пульпе! Молодец, адъютант!

Еще через десять дней адъютант 23-й эскадрильи Пульпе, как свидетельствует приказ: «31 марта вновь атаковал два вражеских самолета. Один сбил, другой обратил в бегство и возвратился на сильно поврежденном самолете».

...Прибывшие в Россию французские летчики распределены по разным частям. Пульпе назначен в 8-й истребительный авиаотряд.

Но в русской авиации только ничтожная часть самолетов была приспособлена для стрельбы через винт. Это поразило и огорчило Пульпе.

— Как это могло случиться? — спросил он у командира.

— И не говорите, — поморщился тот, — пишем, требуем. Не ставят на наших заводах синхронизаторы, сами, что можем, делаем. Обещают, что теперь скоро получим...

И в самом деле, только незадолго до прибытия Пульпе начальник Увофлота генерал Пневский получил от Авиадарма такую телеграмму: «Настоятельно необходимо скорее выслать приспособления для стрельбы через винт во все отряды с «моранами» и «ньюпорами». Все неприятельские аппараты имеют пулеметы и мешают нашей работе. Александр».

«Мешают работе...» Русские летчики кровью расплачивались за преступную косность высшего командования.

«Ньюпор» Пульпе оборудован пулеметом. Летчик даже испытывает некоторую неловкость перед товарищами по отряду, не имеющими таких машин, и старается летать как можно больше. Узнав, что в русской авиации засчитываются как сбитые только те вражеские самолеты, которые падают на своей территории, он и не упоминает трех побед над немецким расположением. Потом об этом сообщит пленный немецкий летчик.

— Скромничаете, Эдуард Мартынович, — пожурил его командир авиагруппы, прилетавший в отряд. Он и рассказал об этом офицерам

— Вы ставите меня в неловкое положение, господин капитан, — насупился Пульпе. — Порядок для всех один, да и не главное это. Важнее стать здесь хозяевами воздуха, закрыть наше небо для немцев.

Разговор пошел о тактике боя, стратегии воздушной войны. Об этом Пульпе говорил с удовольствием, как бы размышляя вслух, не навязывая своей точки зрения. Вот праздных разговоров он избегает, делая это вежливо, деликатно, но решительно. И вместе с тем нет ни у кого ощущения, что Пульпе отгораживается от товарищей по отряду. Просто он старше большинства летчиков и вообще другого склада человек. Вечерами, в нелетные дни, он часами просиживает над какими-то тетрадками, заполненными чертежами, математическими формулами, что тоже вызывает уважение. В карты не играет, не пьет, при нем никто не решится какой-нибудь сомнительный анекдот рассказать, и это принимается как должное. Привыкли, что Пульпе рано ложится спать, по утрам обязательная зарядка. Все поняли, что в прошлом он спортсмен.

Основа авторитета в таком коллективе — умение летать, класс авиатора, его храбрость, а в этом Пульпе и подавно неуязвим.

«Середина июля 1916 года. Юго-Западный фронт». Рассматриваю фотографию с этой подписью, подаренную мне известным советским авиационным конструктором, историком Вадимом Борисовичем Шавровым. В ангаре стоит подготовленный к вылету самолет «Ньюпор-XI», напоминающий наш прославленный У-2. На колесе сидит Эдуард Пульпе. Он в теплом комбинезоне с меховым воротником, на голове белый шерстяной шлем.

И тут летчик не позирует фотографу, скорее всего он задумался над полученным заданием и ждет команды на вылет.

Положение на фронте в те дни было серьезным. В отделе рукописей Государственной библиотеки имени В. И. Ленина хранятся воспоминания Вячеслава Матвеевича Ткачева, того самого, что заткнул когда-то ногой пробитый в бою масляный бак. После февраля 1917 года он будет командовать авиацией действующей армии. Пока же и он на Юго-Западном фронте.

«В обстановке создавшегося кризиса севернее Луцка, — вспоминает Ткачев, — немецкое командование бросает к Ковелю не только сухопутные резервы, но

и уже испытанное под Верденом оперативное средство — истребительную авиацию.

Первыми появляются на фронте «фоккеры», которые для нанесения «ошеломляющего» удара в воздухе сразу же применяют патрульную тактику, хотя в ней не было необходимости: наша авиация располагала здесь слабыми силами и действовала только одиночными аэропланами...»

Опять смотрю на фотографию. Не к такому ли одиночному полету приготовился Эдуард Пульпе?! И словно в подтверждение возникшего ощущения читаю дальше...

«Одно из первых столкновений с этой сосредоточенной немецкой истребительной авиацией... выпало на долю летчика XIII истребительного отряда, лейтенанта французской службы, нашего соотечественника Пульпе — героя Вердена, где он однажды выдержал бой с восемью немецкими аэропланами, сбив из них два».

Как жаль, что не попались во Франции сообщения об этом бое, но почерк Пульпе виден и тут. Что еще знает о нем Ткачев?

«Еще перед войной Пульпе выехал из Риги, оставив свою педагогическую деятельность в гимназии, но в бою отличался чисто юношеским упорством и горячностью, за что французы прозвали его «летчиком с вулканом в сердце».

19 июля 1916 года Эдуард Пульпе, вылетев на очередное задание, опять остался верен себе, вступив в бой сразу с пятью немецкими самолетами... Последний бой...»

Строгий документ позволит и нам увидеть это героическое сражение русского авиатора. Я нашел его в делах французской военной миссии в России — копию акта об обстоятельствах гибели Эдуарда Пульпе.

«...Опрашивая свидетелей, изучив обломки самолета, случившееся представляется так: в семь часов утра пролетело пять вражеских истребителей. Через некоторое время над ними появился один наш истребитель, атаковавший противника. Два вражеских самолета обратились в бегство, в то время как остальные втянулись в бой с нашим самолетом, который после множества атак на врага резко упал на левое крыло и закрутился. На высоте триста метров он выпрямился и упал вертикально на землю...»

В этом весь Пульпе — ни минуты не думая о явном неравенстве сил, он первым бросается на врага. Один против пяти!

«После изучения обломков самолета, — фиксирует акт, — следует, что во время воздушного боя была перебита тяга элеронов, вследствие чего самолет потерял управление. Пилот был ранен в левую руку и в область поясницы.

Падение превратило самолет в бесформенную массу. Мотор ушел в землю на пол-аршина...»

Пульпе и раненым продолжал бой. На какой-то миг на высоте трехсот метров ему удалось справиться с покалеченным «ньюпором» — вывести его из штопора, появилась надежда, что машину удастся посадить, но...

Бой проходил на глазах у пехоты. К упавшему самолету тут же подбежали солдаты, герой летчик был еще жив. Он простонал: «Пить...» — и скончался на руках русских солдат, на родной русской земле.

Вот строки из его последнего, неотправленного письма:

«В груди каждого летчика горит одно желание, одна мысль: я пошел защищать Родину. Ей нужна моя жизнь, и я с радостью отдаю ее. Не нужно мне хвалы и венков, лишь одного хочу — победы...

Умру как все. Мои мысли будут о тебе, мое Отечество Россия, о моей колыбели — Латвии. Я отдаю им себя всецело — свою жизнь и кровь — во имя будущего: победы и славы...»

Это письмо-завещание, последнее слово патриота, человека внешне сдержанного, но «с вулканом в сердце».

Вместе с Россией гибель Пульпе оплакивала и Франция. Верховный главнокомандующий маршал Жоффр издал специальный приказ:

«Одно из сообщений штаба Русского Верховного командования от 20 июля 1916 года отмечало выдающийся по мужеству и хладнокровию дух русских летчиков в воздушном бою в Ковельском районе. При этом погиб геройской смертью младший лейтенант французской службы Эдуард Пульпе.

Превосходный летчик-истребитель, отличный офицер, образец наиболее высоких воинских доблестей, храбрость которого сделалась примером для всей французской авиации. Умный и серьезный, спокойный и

отважный, весьма искусный в летном деле, он в первые дни немецкого наступления под Верденом выполнял на ничтожной высоте отважные разведки, которые дали командованию сведения чрезвычайной важности, причем он сбил четыре вражеских аэроплана.

Там, в своем отечестве, им защищаемом в борьбе с врагом, ему суждено было найти славную смерть...

Авиация... теряет в нем одного из самых искусных и отважных летчиков. Его великий пример вдохновит его товарищей к дальнейшим подвигам».

Нечасто в истории войн отдают главнокомандующие такие приказы.

Прах героя с почестями отправлен на его родину — в Ригу.

Петроградская газета «Новое время» печатает отчет о похоронах:

«В синих куртках... громадной толпой летчики шли за гробом погибшего товарища. Рига хоронила Эдуарда Пульпе...

Имя латыша, прогремевшее в союзной Франции, пронеслось по России и докатилось до Риги...

Погибший в неравном бою... авиатор окончил Московский университет, был оставлен при нем... считался еще до войны одним из русских теоретиков воздухоплавания.

Сильный телом и духом, человек исполинского роста, с громадной волей... и в жизни и в смерти был рыцарем...»

Вот, казалось бы, и все, что можно рассказать об одном из первых летчиков-истребителей мировой авиации. Больше материалов найти не удалось.

В который уж раз перечитывая и поправляя написанное, я опять задумывался над заключительными строчками некролога: «окончил Московский университет... Считался одним из теоретиков...» Что это? Присущая некрологам некоторая завышенность всех оценок или нечто большее?

Каждый документ приносит что-то новое. Вот узнали, где учился, — факт биографии, он «теоретик воздухоплавания»? Может быть, в самом деле и тут был незауряден, как проверить? Ни родных, ни близких — никого нет из семьи, кто расскажет о его юности.

А где хранятся дореволюционные архивы университета? Остаются ли документы студентов, вот что нужно узнать!..

— Все старые документы могут быть только в московском городском архиве, — сказали в университете, — а что тогда хранили, да и что сохранилось — трудно предположить. Попытайте счастья.

Городской архив доживал свои годы в старинном, потрескавшемся особнячке, еще более ветхом, чем собранные там документы. Скрипучая лесенка, каморки кабинетов в перегороженных барских хоромах разрушали доверие к возможностям живущего здесь учреждения. А встретили очень доброжелательно.

Директор архива Маргарита Михайловна Валуева с заметным интересом выслушивает рассказ о том, кто такой Пульпе.

— Удивительный человек, как жаль его... А на каком же факультете он учился?

— Не знаю. Какие факультеты были в МГУ до революции?

Начинаем вместе рассуждать, чему должен был обучаться Пульпе.

— Медицинский, юридический отпадают, так?

— Вне всяких сомнений. Вероятно, математика, физика... Точные науки.

— Вы говорите, воздухоплаванием занимался?

— Предположительно. Это могло быть и увлечением...

— Хорошо, попробуем поискать. В каком году он кончил?

— Понимаете... Тоже не знаю... Вы уж не сердитесь...

— Ладно, давайте исходить из года рождения, тогда приблизительно можно определить... Разве списки всех выпусков пересмотришь, это же сами подумайте...

Сейчас лопнет терпение милой женщины, ведь и этого я не знаю!

— Маргарита Михайловна... Пульпе родился в тысяча восемьсот восемьдесят... Последняя цифра в единственном документе стерлась...

То ли мое умоляющее выражение лица, то ли доброе сердце директора, скорее всего оно, только Маргарита Михайловна тяжело вздохнула и спросила:

— А потом его жизнь по годам вам известна? Где работал? Еще что-нибудь...

И вот мы опять высчитываем, сколько лет могло быть человеку, если в 1913 году он стал летчиком, а до этого преподавал в гимназии, если учесть, что принимали в университет после гимназии в таком-то возрасте...

Ну кто бы из бюрократов и чинуш стал подобным образом возиться с человеком, который ищет невесть что?

Решили искать на двух факультетах по трем выпускам. Это тысячи фамилий выпускников.

— Не знаю, как вас и благодарить, Маргарита Михайловна...

— Подождите, вот если найдем, тогда... Прямо скажу, обещать ничего не могу, никаких данных, одни догадки. Позвоните через недельку.

Не дождавшись назначенного срока, звоню:

— Извините, что не выдержал, а вдруг...

— Не совсем вдруг, но кое-что нашли.

— Нашли?! Можно приехать?

— Только завтра привезут из хранилища. Я еще сама не видела, что там.

Лечу на улицу Станкевича, ищу Ольгу Кирилловну Бердину, ведающую нужным мне разделом. Документы у нее. Заодно принес и бумажку-отношение с просьбой «допустить к работе в архиве по теме...». Ведь и тут на слово поверили! Сплошная небывальщина.

Ольга Кирилловна, хорошо понимающая мое нетерпение, сразу выносит две папки.

— Садитесь вот здесь, потом расскажете, что нашли, мы спешили, только по фамилии отобрали и вот привезли.

— Спасибо преогромное! — говорю, а сам не свожу глаз с верхней сиреневой папки, прямо-таки «пахнущей» университетской степенностью. Жирная каллиграфическая надпись оповещает: «Дело физико-математической испытательной комиссии (математическое отделение).

О Пульпе Эдуарде».

Забыв, что есть вторая папка, открываю сиреневую, и на первой же странице листок, заполненный размашистыми строчками, — заявление студента Эдуарда

Мартыновича Пульпе с просьбой «о допущении к испытаниям... Специальность — механика.

Э. Пульпе.

Москва, 13 сентября 1906 года.

адрес: Стромынка, Селиверстов переулок, дом Лонского, кв. 8».

Механик, значит!

Тут же приложена квитанция об уплате двадцати рублей «на вознаграждение экзаменаторов и другие расходы испытательной комиссии».

Дороговато стоил экзамен.

Ну что квитанция — бумажка, а сказать может многое. 15 декабря уплатил побор «за ученую степень вторую», а в мае студент раскошеливается еще на трешник, теперь уже «за ученую степень первую».

Пересдавал, выходит, добивался своего. Очень похоже на Пульпе.

А вот и сам диплом первой степени:

«Предъявитель сего, Эдуард Мартынович Пульпе, вероисповедания евангелическо-лютеранского, состоя студентом физико-математического факультета Императорского Московского Университета... на испытаниях в Комиссии: по интегральному исчислению и теории относительности весьма удовлетворительно, по механике — весьма удовлетворительно...

Удостоен диплома первой степени.

Город Москва, сентября 5 дня 1907 года».

Великолепный диплом, все оценки, кроме астрономии, высшие, даже и сочинение сдавалось комиссии при выпуске.

Неужели все? Да, есть же вторая папка. А на ней... такая надпись! Какое счастье, что продолжил поиск! Судите сами:

«Дело Совета Императорского Московского Университета.

Эдуарда Пульпе.

Об оставлении при Университете для подготовления к профессорскому званию по кафедре прикладной математики»!!!

Вот какие надежды возлагала отечественная наука на героя летчика в дни его юности! Не каждого выпускника сразу прочат в профессора.

Почему же именно Пульпе? Неужели в этой папке я не найду ответа?..

Поверх всех документов лежит аккуратная синяя

толстая тетрадь с цветной наклейкой на обложке «Мюр и Мерелиз», Москва».

В белом овале уверенной рукой выведено: «Э. Пульпе».

Я представил себе знакомое не только москвичам причудливое здание Центрального универсального магазина подле Большого театра. Это бывший «Мюр и Мерелиз». Здесь семьдесят лет назад была куплена эта тетрадь, сохранившая до наших дней одну из работ молодого исследователя. И работу, наверное, важную, раз она подшита к такому делу.

«О сопротивлении воздуха на винты».

Открываю первую страницу и замираю от удивления — еще находка, и какая!

В верхней части листа синими чернилами всего два слова: «Весьма удовлетворительно», ниже подпись: «Н. Жуковский»!!!

Николай Егорович Жуковский, основоположник современной гидро- и аэромеханики, «отец русской авиации», как назвал его Ленин, был наставником Эдуарда Пульпе.

Бережно переворачивая страницы тетради, рассматриваю тщательно выполненные чертежи, читаю пояснение, выводы...

Как интересно заглядывал в будущее Пульпе, как оригинальны и четки его формулировки!

Приведу лишь оглавления разделов этой работы:

«Глава первая. Теория пропеллера на основании формул сопротивления воздуха на пластины.

Глава вторая. Аппарат профессора Н. Е. Жуковского для изучения сопротивления воздуха на винты.

Глава третья. Результаты, добытые при помощи аппарата».

Эта работа приложена к отношению на имя ректора университета:

«Физико-математический факультет имеет честь покорнейше просить Ваше Превосходительство ходатайствовать об оставлении при Университете для приготовления к профессорскому званию по кафедре прикладной математики Эдуарда Пульпе на два года, без сохранения содержания, согласно заявлению орд. профессора Н. Е. Жуковского.

Декан К. Андреев».

Вот бы найти это представление Жуковского, что он писал о своем ученике!

Листаю документы, а вдруг есть?..

Представление ректора о том же попечителю Московского учебного округа. Значит, поддержал... Бумаги из Рижского городского полицейского управления на Эдуарда Вильгелма Александра Мартиновича Пульпе. Так вот его полное имя, а латышский «Мартинович» на русский лад стал «Мартыновичем»... Вид на жительство... Паспортная книжка...

Тут, конечно, и неведомая нам точно дата рождения: 22 июня 1880 года. В браке не состоит.

В графе «Звание» записано: «Окончивший курс с дипломом первой степени». Понятно, наш Эдуард из простого сословия, во всяком случае, не дворянин.

Дальше, дальше... Останавливаю свое нетерпение, нельзя так спешить, нужно читать все — каждая бумажка что-то приоткрывает еще в облике самого Пульпе. Интересны и незнакомые нам детали университетского дореволюционного быта, даже язык той поры.

Взять подшитое следом свидетельство врача «студентов Московского университета» о том, что Э. Пульпе «вполне здоров и не имеет никаких физических недостатков, которые бы могли помешать в научных занятиях.

Студенческий врач — доктор медицины Н. Лебедев».

Аттестат Рижской Александровской гимназии. Опять все пятерки, кроме как по греческому языку.

Отсрочка от воинской повинности. Ничего, он сам примет ее на себя, когда придет срок, но по велению сердца.

...А вот и само прошение профессора Жуковского!

«Окончивший университетский курс с дипломом первой степени Эдуард Пульпе занимался у меня в Механическом кабинете в 1906 и 1907 году над исследованием силы тяги воздушных винтов и представил сочинение «О сопротивлении воздуха на винты», которое я признал весьма удовлетворительным *(выделено мною. — Ю. Г.)*.

Пульпе желает продолжить свое образование и поехать на свои средства в Гейдельберг.

Признав в нем хорошие способности в изучении механики, я ходатайствую об оставлении его при университете для приготовления к магистерскому экзамену по механике...

Эдуард Пульпе хорошо знает немецкий язык и свободно читает по-французски. Инструкция ему прилагается такая же, как Морошкину.

Н. Жуковский».

А кто это приписал от руки «Присоединяюсь»?.. Потускнели чернила... Еще приятнейшая новость, это же «С. Чаплыгин»! Ученик и соратник Жуковского, после его смерти руководитель ЦАГИ, академик, Герой Социалистического Труда... И Сергей Алексеевич видел в Пульпе будущего продолжателя их дела...

Спасибо же сведущему человеку, писавшему отчет о последнем прощании с Эдуардом Пульпе: он был «одним из русских теоретиков воздухоплавания».

Нашлась и инструкция, написанная самим Жуковским. Ученый весьма тщательным образом перечислил труды иностранных коллег, которые Пульпе надлежит внимательно изучить.

...Уехал будущий магистр в Германию и шлет письмо с просьбой прислать временное свидетельство об окончании курса «для имматрикуляции» *(внесения в списки. — Ю. Г.).*

Очевидно, речь идет о зачислении в Геттингенский университет, где он уже слушает лекции. Об этом говорит обратный адрес: «Господину студенту математики Э. Пульпе, Геттинген, Арндтштрассе, 1».

Жуковский следит за успехами своего ученика, заботится о нем. Вот еще одно его обращение к декану факультета:

«Оставленный для приготовления к магистерскому экзамену Эдуард Пульпе прислал мне из Геттингена отчет о его занятиях и предполагаемый план слушания лекций по теоретической механике и математике. Находя, что для изучения избранной специальности для Э. Пульпе было бы весьма полезно прослушать намеченные им курсы, обращаюсь с ходатайством о командировании его на время приготовления к магистерскому экзамену за границу...

При сем покорнейше прошу обязать Э. Пульпе прислать на факультет отчеты о его занятиях».

А дальше? Почему этой бумагой обрывается дело? Или было заведено другое, которое так и не удалось найти?..

Отчего Пульпе не вернулся в университет, а стал преподавать в одной из рижских гимназий? Что заставило его уехать во Францию?

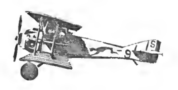
Нет пока ответов на эти вопросы...

Он был близок к кругам русской политической эмиграции во Франции, возможно, и просто относился к ней, но нам неведомы грани его политических убеждений, степень участия в борьбе за лучшее будущее своего народа. Одно можно сказать твердо — Эдуард Пульпе был честным и достойным сыном отечества. Мы его не забудем.

* * *

Вырезка из газеты с отчетом о похоронах Пульпе все еще лежала на письменном столе Славороссова. Прежде чем положить узенькую газетную полоску в заветный, уже побелевший по краям черный бюварчик, летчик вновь перечитывал горестные строки. Только теперь он узнал, что Пульпе был еще и талантливым ученым — «одним из русских теоретиков воздухоплавания...».

— Какого человека потеряли... — вслух произнес Харитон. Вспомнились погибшие друзья, стало тревожно за судьбы оставшихся во Франции товарищей по оружию: «Как они там?..» Потом мысли обратились к героям воздушной войны в России. Кое-кого он успел узнать лично — приезжали на завод получать самолеты, других понаслышке. Во фронтовых корреспонденциях, оперативных сводках он прежде всего искал имена летчиков, особенно асов: Казакова, Крутеня...



Рыцари неба

Подробности гибели Эдуарда Пульпе стали известны Крутеню из письма товарища по Гатчинской школе. И вновь он пережил большую утрату, очень хотел встретиться с этим замечательным истребителем, даже специально в Авиаканц обращался, чтобы прислали Пульпе на время в его отряд.

Начав войну рядовым летчиком, Крутень быстро выдвинулся. Летал он уверенно, смело, как-то по-своему, острее других переживал невозможность сразиться с врагом один на один. Какое на самолете оружие? С горьким чувством читал он случайно попавшееся в делах отряда разъяснение начальника воздухоплавательной части Генерального штаба генерал-майора Шишкевича, разосланное незадолго до войны:

«...Пистолеты Маузера составляют непременную принадлежность боевого комплекта аэропланов («Фарман-XVI»), для действия тех лиц, кои совершают полет, причем каждому указанному аэроплану должно придавать два пистолета с соответствующим количеством патронов...»

Когда он прибыл на фронт, мало что изменилось — вместо пистолетов брали в полет винтовку, автоматическое ружье. И все, что мог сделать Крутень, летая на двухместных аэропланах, — выбрать из летнабов наиболее меткого стрелка. Но желанных побед это не приносило. Редко, редко удавалось выигрывать подобный бой. И Крутень первым в русской авиации заговорил о завоевании господства в воздухе. Он хорошо понимал утверждение крестного отца — Нестерова: «Участие авиации в войне сведется к борьбе между самолетами».

Став начальником 2-го армейского авиационного отряда, Крутень говорил своим летчикам:

— Не ручками махать друг другу, а на честный бой выходить надо, как на земле дерутся. Война так война. Долг наш защитить наземные войска от бомб, от разведчиков, а как? Сбивать их!

— А они нас, — усмехнулся молоденький подпрапорщик.

— Правильно! — неожиданно поддержал его командир. — Тут уж кто сильней, ловчей да умней, тот и пан. Теперь у летнабов оружие, а надо его летчикам приспособить, специальные самолеты строить с пулеметами. Вот тогда посмотрим, кто кого!..

— Еще таранить, как Нестеров.

— Петр Николаевич был великим летчиком, но его подвиг слишком большая цена! Слишком!.. Долг чести вел его на таран, а если бы оружие, пулемет у него был? Уверен, что тогда он сбил бы наглого разведчика, а тут Россия потеряла незаменимого...

Крутень все еще не мог пережить гибели дорогого наставника и друга. Все об этом бое он знал от своего инструктора Кованько, воевавшего в отряде Нестерова.

Над городом Жолкиевом, где разместился штаб 3-й армии, каждое утро появлялся австрийский самолет-разведчик. Покружит и безнаказанно улетит. Нервничали в штабе, нервничали летчики, а что сделать, как его отогнать?

И вот 25 августа, разговаривая с летчиками, генерал-квартирмейстер разгневанно разносил авиаторов за неспособность «проучить австрийца», упрекая в трусости, нежелании найти способ расправиться с ним.

— Хорошо! — разъярился Нестеров. — Примем меры!

— Это одни слова, так я вам и поверил!

— Я даю вам честное слово русского офицера, что этот австриец перестанет летать!..

После этого разговора товарищи насели на Нестерова, зачем он дал слово.

— Я знаю, ты хочешь его таранить, — волновался Кованько. — Это верная смерть... Давай полетим вдвоем, прижмем его, напугаем возможным тараном, заставим сесть...

После долгих уговоров Нестеров согласился. Назавтра они вылетели вдвоем, но, когда появился австриец, у Нестерова забарахлил мотор, и он сел, а австриец опять ушел.

Когда вражеский разведчик появился вторично,

Нестеров вскочил в свой «моран». Кованько хотел лететь с ним, но услышал:

— Не надо, Саша, я один.

И тут же дал газ.

Нестеров набрал высоту, зашел сзади и ударил по «альбатросу».

Первым грохнулся «альбатрос», за ним упал на землю «моран».

В те дни одна из газет опубликовала письмо с фронта, и заканчивалось оно страстными словами: «Итак, начало бою в воздухе положено. И первым бойцом явился он же, русский герой, носитель венца славы за мертвую петлю, — Петр Николаевич Нестеров...

Слава тебе, русский герой. Слава богу, что русские таковы!

Поручик Крутень»

Подвиг Нестерова породил новый прилив энергии в попытках найти оружие против врага. Стали приспосабливать «кошки». Под фюзеляжем крюк с пироксилиновой шашкой. Его спускают, чтобы зацепиться за летящий ниже аэроплан, и тогда заряд взрывается. Это теоретически, а на практике...

Гатчинец Казаков, храбрый и талантливый летчик, попытался «кошкой» расправиться с «альбатросом». Это случилось над самой передовой. С земли было видно, как «моран» Казакова забрался выше противника, потом почти сел на него верхом... Никакого взрыва не было видно, но «альбатрос» камнем полетел вниз.

Это второй таран!

— Что мне было делать, — рассказывал потом Казаков. — Два фронта, сорок тысяч глаз русских и немецких смотрят на нас. Уйти, не сделав ничего, позор перед двадцатью тысячами русских глаз... Проклятая «кошка» зацепилась и болтается у меня под днищем самолета. Тогда я решил ударить «альбатроса» колесами по его верхнему крылу... Недолго думая, дал руль вниз... Что-то рвануло, толкнуло, засвистело в моторе, в локоть ударила часть разбитого крыла моего «морана». Выключил мотор — одной лопасти в винте не было... А у «альбатроса» медленно сложились кверху крылья... Конец... я начал планировать, по разрывам шрапнели догадался, где русский фронт...

Весной 1916 года в русской армии были созданы

истребительные отряды. В каждом из них семь летчиков, четыре летнаба. Часть из полагавшихся шести самолетов были двухместными.

Первыми, наиболее прославленными асами стали командиры отрядов Крутень и Казаков.

Немцы хорошо знали имя Крутеня и его «ньюпор» с головой русского витязя на борту.

Рассказы о воздушных победах Крутеня можно было услышать на любом аэродроме.

...В армейский отряд, занимавшийся разведкой и корректировкой артиллерийской стрельбы, прилетел поручик Кравец, перегонявший с базы новый самолет.

Вечером в офицерской столовой, как обычно, расспрашивают о новостях, общих знакомых.

— Кто Брагина знает? — спрашивает поручик.

И тут же несколько голосов:

— Брагин? Учились вместе.

— Что с ним?..

— Можете поздравить со вторым рождением. Во время корректировки на него нацелился сзади «фоккер», а выше Крутень патрулировал. Брагин не успел еще увидеть немца, как на того спикировал Крутень и с первого захода сбил...

— Вот это прикрытие!

— Так Крутень же!.. Он спуску не даст...

— А слышали случай, как он без горючего садился? Тоже патрулировал. На последнем бензине возвращался. Высоту держал почти три тысячи метров. Немного не хватило — обрезало мотор. Ну он спокойно планирует на свой аэродром, благо близко. И надо же, тут подвернулся ему «альбатрос». Ниже шел. Крутень чуть довернул на него и преспокойно сбивает немца! По пути...

— По пути! — восторженно подхватывают летчики.

— Другой бы дрожал, как сесть... Где уж там атаковать...

— Такого немец бы сам подобрал на посадке. Беззащитная мишень.

И началось — история за историей вспоминались боевые эпизоды, тут же возникали споры о том, как вернее действовать в воздушном бою. Хотя война шла уже не первый год, боевой опыт истребителей еще никем не был обобщен. Кто-то следовал примеру своего командира, другие сами искали наивыгоднейшие так-

тические приемы, нередко повторяя чужие ошибки, расплачиваясь кровью за неведение.

Именно об этом думал Крутень, исподволь готовя книжку об основах тактики истребителя.

В каждом отряде велась обязательная «Ведомость боевых вылетов», куда заносили результат выполненного задания. Эти короткие записи мало что могли рассказать о полете и походили одна на другую.

В отряде Крутеня был заведен иной порядок: в «ведомость» летчики записывали все, что касалось встреч с противником в воздухе: кто и как атаковал, как велось преследование, детали боя, какие применялись маневры, характеристики вражеских самолетов и тактики противника. Показывая пример, Крутень описывает не только свои бои, но и промахи, не позволившие добиться победы.

2 августа 1916 года. Очередная встреча с «альбатросом», хорошо вооруженным, скоростным самолетом. «Увидев со своего аэродрома в деревне Малово немецкий самолет, поднялся... — записывает Крутень. — Набирая высоту, вел преследование германца по железной дороге до станции Столбцы. Над Погорельцами настиг... и отрезал ему пути к позиции. Он попробовал прорваться, нырнул под меня. Я, пикируя на него, выпустил обойму, но мимо. Сейчас же повернул за ним, переменил обойму и снова повел преследование и опять обрезал ему дорогу. Он попробовал нырнуть, но я выпустил в него вторую, последнюю, обойму, попал несколькими пулями в жизненные части аппарата. Патронов больше нет. Тогда я стал все время набрасываться на него, то сверху, то спереди, заставляя снижаться. Прижав его к земле, заметил, что у него кипит вода в радиаторе, а мотор не работает... Стало ясно — немец подбит. Он опустился... и попробовал сжечь самолет, но это ему не удалось».

Жители городка Несвижа, страдавшие от вражеских бомбардировок, наблюдали за боем. Когда же Крутень приземлился рядом с подбитым противником, то был восторженно встречен толпой горожан. Они-то и не дали немецкому летчику поджечь свой аэроплан.

В записи Крутеня — тактическая картина боя, бескомпромиссное исполнение им же выдвинутой задачи: «Истребление воздушного противника везде, где можно его найти».

Вскоре, осенью 1916 года, выходит его труд «Со-

здание истребительных групп в России» — основополагающая работа по теории и практике воздушного боя. «Необходимо немедленно перейти, — писал он, — к новой организации... собрать все, что может подойти под понятие «истребитель» или «охотник»... Основная цель — создать сильную авиагруппу для безусловного и решительного подавления воздушного противника в самом важном месте фронта, имеющем решающее значение для хода кампании».

Именно так впервые было сделано на Юго-Западном фронте, где на узком участке удалось собрать более 200 самолетов и добиться полного господства в воздухе. Немцы срочно перебросили на Восточный фронт несколько лучших истребительных отрядов, зенитные орудия. Были дни, когда по каждому русскому самолету выпускалось до 200 снарядов.

Мастерство русских авиаторов крепло в боях. Впервые в истории военной авиации самолеты были использованы для поддержки наступающих войск штурмовыми ударами с воздуха. Пулеметный огонь, бомбовые удары с небольшой высоты сеяли панику в рядах противника. Позднее этим опытом стала широко пользоваться и французская авиация.

Книга Крутеня, его личные боевые заслуги не остались незамеченными — одаренного офицера направляют на Западный фронт для изучения действий истребительной авиации союзников.

В это же время еще один русский доброволец, Павел Аргеев, летая во Франции на истребителях «ньюпор», успел завоевать репутацию отважного летчика. К наградам за бои в пехоте прибавились новые, добытые в воздушных боях. Его даже хотели сделать командиром эскадрильи «N-48», но... иностранец — не положено. Самого же Аргеева тянет в Россию.

* * *

Русский военный агент полковник граф Игнатьев радушно принял капитана Аргеева:

— Очень рад встрече с вами, господин капитан, считаю за честь пожать вашу мужественную руку. Как вы чувствуете себя в новом качестве авиатора?

— Очень хорошо, господин полковник, именно поэтому я у вас. Хочу поехать на родину.

— Похвальное желание, давайте обсудим...

В результате переговоров Игнатьева с французским военным ведомством все было улажено, и Аргеев получил от него официальную бумагу в отдел генерал-квартирмейстера Генерального штаба русской армии:

«Вследствие просьбы капитана французской службы Павла Аргеева доношу, что означенный обер-офицер, будучи поручиком запаса русской армии...» Далее подробно сообщалось о его службе во Франции, участии в боях, ранениях, наградах, окончании школы военных летчиков и о том, что «упомянутый обер-офицер, не имея возможности по французскому закону как иностранный подданный командовать отдельной частью, ни быть произведенным в следующий чин, с разрешения французского военного министерства отправляется в Россию для поступления в ряды русской армии.

Одновременно испрашиваю, надлежит ли и по какой форме выдавать впредь свидетельства гг. офицерам и нижним чинам, служившим во время войны в рядах французской армии и уволенных из нее».

— Вы довольны, Павел Владимирович?

— Большое спасибо вам за помощь, господин полковник.

— Меня зовут Алексей Алексеевич. Еще раз хочу сказать, мы гордимся вами; десятки наших бумажек не стоят одного боя, выигранного русским офицером в рядах армии союзников, крови, пролитой во имя отчизны. Не по должности говорю, а как русский.

— Покорно благодарю, Алексей Алексеевич...

— Когда намерены ехать?

— Как можно быстрее.

— Тогда попрошу о любезности — зайти перед отъездом, я отправлю с вами почту в Генштаб, не возражаете?

— Почту своим долгом.

— Вот и прекрасно. Теперь я представлю вас полковнику Ульянину, он возглавляет здесь авиационную комиссию, расскажите ему все, что необходимо сделать со столь щедрым и приятным подарком. Какой марки самолет?

— «Ньюпор-XVII» — новейший тип с мотором в 110 сил, еще запасной мотор, части для замены и пулемет системы «виккерс», к нему 500 пуль.

— Вы вооружены до зубов, Павел Владимирович, вам вдвойне будут рады.

...По Невскому идет бравый французский офицер с боевыми орденами, как и положено иностранцу, оглядывается по сторонам, рассматривает серые монументальные здания, скользит взглядом по зеркальным стеклам витрин. Не без удовольствия он замечает почтительное внимание встречных...

Извозчик, высадивший только что седока, знаками предлагает свои услуги.

— Не трудись, милейший, — бросает на чистейшем русском языке офицер, продолжая свой путь.

— Скажи, бестия! — удивляется старичок извозчик.

А Павел Аргеев с прежним удовольствием разглядывает Невский. Ему всегда нравился город, где он бывал только наездами. Но все тут родное, свое, ничуть не похожее на Францию. Степенная публика, нет заполнивших тратуары бесчисленных кафе, как в Париже на бульварах, скромнее афишные круглые тумбы, особым запахом тянет от мостовой, выложенной пропитанными дегтем деревянными шашками.

Он на минутку останавливается около Елисеевского магазина, чтобы полюбоваться памятником Екатерине на противоположной стороне, тут же с брезгливостью вспоминает рассказанную накануне историю возвышения Гришки Распутина, о чем он даже и не знал. Поручик-фронтовик показал ему перефотографированную картинку, изображавшую Распутина, царя и царицу под общей короной...

То немногое, что он уже услышал о дворе, Распутине, Вырубовой, ворюгах-подрядчиках, наживающихся на военных поставках, нехватке на фронте снарядов, патронов, гнилом обмундировании, оскорбило и озадачило его. «Нет, лучше не думать... Скорее бы в армию...»

Прогулка по Невскому продолжалась, вернее, продолжался путь к Главному штабу, куда он шел со своими бумагами.

В кармане лежал уже заготовленный рапорт генерал-квартирмейстеру: «Капитан-авиатор французской армии Павел Аргеев. 22 августа 1916 года. № 1. г. Петроград.

Доношу Вашему Превосходительству, что я прибыл в Петроград и привез военную почту, которую сдал в канцелярию министерства иностранных дел.

При сем прошу Вашего ходатайства об определе-

нии меня в русскую армию по моей специальности — в авиацию, в которой я был во французской армии до 1 августа текущего года в боевом отряде.

Французское правительство отпустило для меня лично аппарат новейшей системы (аппарат-истребитель), запасные части и мотор, которые уже высланы в Россию.

Приложение: рапорт военного агента».

Имелось у Аргеева и рекомендательное письмо состоящему при Авиадарме великом князе Александре генералу Фогелю от свиты его величества генерал-майора Андрея Петровича Половцева:

«Глубокоуважаемый Николай Федорович!

Препровождая Вам записку для памяти о службе во французской армии капитана Аргеева, которого лично хорошо знаю, позволю себе обратить Ваше внимание на этого достойного офицера и просить содействия для сохранения в его распоряжении аппарата истребителя, предоставленного лично ему французским правительством, а также о возможно скором назначении капитана Аргеева на фронт, где он мог бы применить опыт, приобретенный им во время службы во французском боевом отряде...»

Письмо генерала, под началом которого он служил, должно было еще и нейтрализовать старую провинность, от которой Аргеев формально был освобожден манифестом по случаю трехсотлетия дома Романовых, но предпочитал запастись и влиятельной рекомендацией.

Часы на думской башне показывали, что приемное время в штабе приближается, и Аргеев ускорил шаг.

Через Морскую он вышел на Дворцовую площадь, и лицо офицера осветилось неподдельным восхищением. Он вновь был потрясен совершенством и парадной строгостью архитектуры, красотой вознесенного в центре площади Александрийского столпа, классическими пропорциями Зимнего дворца и отстоящего слева Адмиралтейства, величественным покоем Невы и тающей в дымке Университетской набережной Васильевского острова.

Генерал-квартирмейстер был на фронте в Ставке, и Аргеева принял генерал для поручений. Он расспросил его о действиях авиации Западного фронта, удивился щедрости французского правительства, подарившего Аргееву самолет.

— Для меня это тоже неожиданно, ваше превосходительство, — скромно ответил офицер, не считавший возможным говорить о своих заслугах перед Францией.

— Ваш рапорт будет незамедлительно доложен, — пообещал генерал, — но прежде всего нужно оформить зачисление в русскую армию, а там уж передать вас авиации.

После визита в штаб Аргеев снова проделал путь по Невскому, где на углу Фонтанки помещался Увофлот. Попросив переслать письмо генералу Фогелю в Киев, где тот находился, Аргеев дошел до Николаевского вокзала и написал открытку домой, что приедет, как только получит назначение.

Дела Аргеева устроились довольно быстро. 20 октября ему был вручен приказ: «Числящийся по армейской пехоте штабс-капитан Аргеев назначается в 12-й истребительный отряд».

Аргеева немножко задело, что его понизили в звании — во Франции он был капитаном, что вполне соответствовало такому же русскому чину.

— Вы чем-то недовольны, штабс-капитан? — спросил полковник, вручавший приказ и, очевидно, заметивший на его лице кислую мину.

— Нет, нет, господин полковник, — поспешил отвести его подозрение Аргеев, — я счастлив, что снова надену русский мундир.

— Простите, мне показалось. Примите мои поздравления. И еще... — Полковник сделал многозначительную паузу. — Я специально не передал приказ в канцелярию, чтобы вручить вам телеграмму его императорского высочества великого князя Александра... Прошу.

Аргеев быстро пробегает телеграмму глазами, сразу выхватив главное: «...командировать в девятнадцатый корпусной авиаотряд для практических указаний по постановке авиационного дела за границей. Александр».

Внимание и уважение к его опыту примирило Аргеева со «штабс-капитаном».

— Я весьма польщен, господин полковник, куда прикажете выезжать?

— Проще всего в Киев, в Авиаканц, отряд, по моим сведениям, должен передислоцироваться.

...На сборы не нужно много времени. Мундир уже

был сшит у хорошего портного, вещей почти никаких, только подарки родным, которых Аргеев навестит по пути.

В Авиаканце его ждала телеграмма из отряда: «Штабс-капитану Аргееву прибыть в Луцк. Командир 19-го авиаотряда штабс-ротмистр Казаков».

...Район Луцка подвергался систематическим налетам немецкой авиации, и задача истребительного отряда Казакова, переброшенного сюда, была ясна.

На краю полевого аэродрома стояли ангары-палатки, замаскированные срубленными деревьями.

Если погода была не «воскресной», как называли нелетные дни, к четырем-пяти часам утра, а случалось и раньше, аэродром оживал. Из ангаров выводили боевые самолеты с красно-сине-белыми кругами на крыльях.

С наступлением рассвета начинал гудеть полевой телефон — шли доклады с наблюдательных постов о появлении немецких аэропланов.

Тут же Казаков поднимал нужное количество самолетов, чтобы преградить доступ воздушному противнику в тылы русских войск. Появление истребительного отряда сразу навело «порядок» в небе — редко кому из немцев удавалось на этом участке прорваться.

Почти в каждом вылете завязывались воздушные бои, на личном счету командира отряда было уже более десятка сбитых вражеских аэропланов. Имена Крутеня и Казакова с уважением и страхом произносились на немецких аэродромах, встречи с ними старались избегать.

Молодые летчики, недавно прибывшие в отряд, спали и видели свою первую победу — сбитого врага. Случались и обидные истории.

Вернувшийся с задания вольноопределяющийся Кедров, выскочив из самолета, кричит подбежавшему механику:

— Демидов! Сбил, ей-богу, сбил! Первого, понимаешь!

— Где, где?

— У нас в тылу, за Луцком...

— Я его до самой земли притер, видел, как он сел, — докладывает летчик Казакову. — И показывает место на карте. — Один из немцев выскочил, они на полянке маленькой сели...

— Позвоните в штаб корпуса, — приказывает Казаков дежурному офицеру, — просите послать на место спуска солдат.

Кедров на седьмом небе от радости: теперь он будет представлен к Георгиевскому кресту и чину прапорщика. Рады и товарищи за его успех.

Вернулся дежурный офицер:

— В расположении частей корпуса никто не видел севшего аэроплана.

— Не может быть, — пошел весь пятнами Кедров, — я же сам видел. Господин штабс-ротмистр, позвольте выехать на автомобиле, я его найду. Они же сбегут, самолет сожгут...

Капитан Неркин, двое солдат и Кедров выезжают на поиски... Поколесив по лесу, чуть не поломав автомобиль, они отыскали небольшую поляну.

— Здесь, — неуверенно говорит Кедров.

— Здесь? А где ваши немцы? — удивляется капитан.

Кедров недоуменно разводит руками, щеки его заливает густой румянец... Нервно оглядываясь по сторонам, он вдруг бросается к кустикам и, нагнувшись, поднимает с земли окровавленный летный шлем.

— Видите, я же не лгу!

Теперь капитан растерянно оглядывает поляну:

— Где же аэроплан?

Присмотревшись, они нашли следы сумевшего взлететь самолета.

— Удрали! — чуть не со слезами вскрикнул Кедров.

— Но вы же ранили летчика? — успокаивал его капитан. — Заставили его сесть. Это уж пехота прозевала такой трофей.

Казаков поздравил Кедрова «с реальной попыткой победы», успокоил и оставил на память шлем, который теперь висел над постелью вольноопределяющегося, заменив пока уплывший Георгиевский крест и офицерские погоны.

— Как его никто не увидел? — время от времени сокрушался Кедров, вспоминая улетевший приз.

— А надо было его не в лес, а на пастбище сажать, — усмехнулся прапорщик Чухнов.

— При чем тут пастбище?

— Тут все написано. — И протянул Кедрову вырезку из журнала.

«Пленение австрийского аэроплана коровой.

В газетах уже сообщалось, что появляющиеся в окрестностях Луцка австрийские аэропланы производят «охоту» на жнейки и молотилки, разрушая их сбрасываемыми бомбами. Не ограничиваясь этим, аэропланы, заметив работающих на полях по уборке хлебов крестьян, начинают обстреливать мирных поселян из пулеметов...

Аэроплан, охотившийся, по-видимому, на поселян, спустился в поле в окрестностях Луцка. Работавшие в поле, заметив, что аэроплан австрийский, бросились в соседнюю деревню, где находилась воинская команда.

Летчики, увидев возвращающихся крестьян с солдатами, стали спешно готовиться к подъему. Пасущееся около места спуска аэроплана стадо коров бросилось в направлении аэроплана и рогами разбило пропеллер у аппарата. Несмогшие подняться летчики были окружены подоспевшими солдатами и взяты в плен со своей машиной».

— Теперь будут знать, — рассмеялся Кедров, — действитель-





Французская эскадрилья на маневрах перед первой мировой войной.



Перед полетом.

На летном поле.



В пилотском кресле.



Генерал решил рискнуть...



Техника тех дней.



Пулемет, стреляющий через винт.

Летчики эскадрильи «аистов» во главе с капитаном Брокаром (стр. 214).

Жорж Гинемер (стр. 213).

Командующий поздравляет летчика с очередной победой.

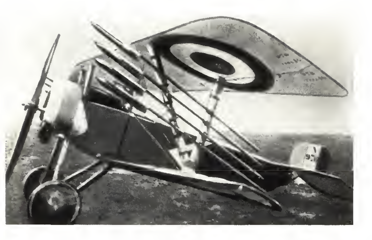


Капитану Гинемеру вручают
перед строем награду,
оказавшуюся последней...



Перед боевым вылетом на разведку.

Сбитый германский самолет.



Самолет «ньюпор»
с зажигательными снарядами.

Взлет с корабельной
палубы.



Жюль Ведрин
(стр. 104).

«Илья Муромец»
перед полетом.

Ян Фабрициус (второй слева) поздравляет Эдуарда То́мсона с наградой.

Константин
Акашев
(глава «Беглый каторжник»).



Красвоенлет
Томашевский
(стр. 314).



Комкор
И. Павлов
(стр. 211).



Летчик эскадрильи
«Нормандия — Неман»
Константин Фельдзер
(в центре) (стр. 51).



Летчик Франсуа де Жоффр
(с л е в а) (стр. 327).



Летчик Леон Кюффо
со своим механиком).



Старшина
Владимир Белозуб
(стр. 334).

Летчик
Морис де Сейн.

но потрясающий случай, а мне коровы и не хватило.

Через некоторое время утром во время завтрака Казаков встал, когда все собрались за столом, и сообщил:

— Вольноопределяющийся Кедров, сегодня вы приказом произведены в прапорщики, поздравляю вас, — пожал руку и поцеловал молодого летчика.

Кедрова обнимали и поздравляли все офицеры. Поручик Карпов принес погоны и укрепил их поверх солдатских.

Кедров сиял.

После завтрака вылет: в направлении Ковеля были замечены три вражеских самолета.

С боевого задания вернулись все, кроме... Кедрова. На аэродроме волновались, надеялись, что еще может прилететь.

Неожиданно появился немецкий самолет, летчики бросились к машинам, но аппарат с черными крестами сбросил небольшой парашютик и тут же развернулся обратно.

К найденному солдатами парашютику был привязан носовой платок с камнем и запиской внутри: «Сел, остановился мотор. Аэроплан сжег. Пришлите белье. Прап. Кедров».

Казаков брезгливо поморщился:

— Зачем писал? Если писал, значит, говорил...

В этой войне авиация как новый и необычный род войск имела неписаное правило: противники сообщали о попавших в плен летчиках, а погибших врагов хоронили как героев, с воинскими почестями.

В этот отряд Казакова и прилетел для передачи опыта штабс-капитан Аргеев.

В столовой офицеров на хуторке был устроен парадный обед, гостя забросали вопросами о порядках во французской авиации, тактике боя, об известных по газетам французских асах.

Все были удивлены, узнав, что два ордена и две пальмы на орденской ленте Аргеева не за сбитые самолеты, а совсем за другие отличия. И снова расспросы, но Аргеев с самого начала старался вести себя как можно скромнее. Он знал, что Казаков сбил много аэропланов, были победы на счету у других летчиков отряда, а он хоть и выполнял опасные задания, но самолетов еще не сбивал.

Казаков показал гостю свой «ньюпор», на котором

он, кроме пулемета, стрелявшего через винт, поставил на верхнее крыло, над собой еще один пулемет, под углом в 45 градусов:

— Очень удобно бить из него, когда заберешься под немца. Он ждет привычной атаки, а тут подлезешь снизу и из этого пулемета строчишь.

— Хорошо придумано, — одобрил Аргеев.

На следующий же день он в паре с Казаковым вылетел, чтобы провести показательный воздушный бой. Это было внове, таких тренировок раньше не проводили, о них узнали из рассказов Аргеева.

Летчики отряда собрались на аэродроме и подмечали все, начиная с посадки в самолет и взлета.

Казаков подошел к самолету, снял фуражку, спрятал ее под сиденье, достал шлем, очки и кавалерийским броском вскочил в кабину своего «ньюпора». Не торопясь, надел на шлем очки, натянул перчатки, попробовал рули управления и перекрестился.

— Контакт! — крикнул механик.

— Есть контакт! — ответил Казаков.

Аргеев в кожаной куртке и шлеме обошел свой самолет, осмотрел его снаружи, спокойно поднялся в кабину, пристегнулся ремнем, покрутился, пробуя, удобно ли сидит, несколько раз оглянулся назад, на хвост, словно демонстрируя сказанное накануне, что у летчика «должны быть глаза и на затылке». Покачал рулями.

Те же команды, заревели дружно два мотора, и Казаков махнул гостю рукой: взлетай, мол, первым.

Аргеев, оторвавшись от земли, долго выдерживал самолет, набирая скорость, и рванулся с разворотом в высоту.

Казаков ушел со взлета по прямой. Красиво, плавно, не так резко, как «француз». Он вообще любил летать как птицы — вольно, широко, стремясь в высоту.

Летчики разошлись в разные стороны, поднялись повыше и пошли на сближение.

Оба летали прекрасно, но Аргеев был изобретательнее, неожиданнее в своих воздушных пируэтах. Казаков стремился своим излюбленным приемом подобраться под самолет Аргеева, а тот уходил любым способом, вплоть до срыва в штопор, чего не позволял себе никто.

Наблюдавшие с земли получили истинное наслаждение от «боя» двух асов. Кто из них победил бы, ска-

зать трудно, но мастерство Аргеева в пилотаже было очевидным.

— Загоняли вы меня, — признался после посадки Казаков. — А штопором просто напугали, думал, и в самом деле сорвались.

— И мне пришлось попотеть немало, — скрывая удовлетворение, ответил Аргеев, — а что до штопора, то он весьма полезен, фигура безопасная, просто во Франции приучают так на нее смотреть с самого начала. Это различие школ. Французская более разнообразна, она пытается сразу готовить истребителя, отбирая способных учеников.

— А что, если нам с вами слетать в паре на встречу с австрийцами?

— С удовольствием, — обрадовался Аргеев.

— Жаль, нет Крутеня, — вздохнул Казаков, — вот бы с ним вам познакомиться. Как летает!..

— Ваши фамилии всегда называют вместе. Насколько я знаю, он ведь тоже здесь, командует отрядом.

— Уехал недавно во Францию, изучать опыт. Он у нас и теоретик, можно сказать, глава русской школы истребителей.

...Вскоре после показательного боя Аргеев и Казаков вылетели в паре на боевое задание. Они прекрасно дополняли друг друга, смело атакуя противника.

...Вернувшись из полета, Павел Владимирович принимал поздравления сослуживцев, друзей, прочитавших в сводке с фронта: «Нашими летчиками штабс-ротмистром Казаковым и штабс-капитаном Аргеевым сбит неприятельский самолет, упавший в районе Козова. Самолет сгорел, летчики взяты в плен».

Так Аргеев открыл свой боевой счет на родине.

* * *

Приказ отправиться на боевую стажировку во Францию Крутень принял как награду, которая радовала не меньше, чем полученные ордена. Там есть чему поучиться.

...Снова полеты, но уже в небе Франции, тренировки в школе воздушного боя, где совершенствуются и другие русские летчики: Сапожников, Павлов, Орлов, а рядом с этими асами молодые, начинающие истребители.

В школе Крутень задержался недолго. Вместе с поручиком Орловым они отправляются в боевую истребительную эскадрилью. Начальник школы капитан Марзак рад, что познакомился с таким асом.

— Не останетесь ли у нас инструктором, господин капитан, — спрашивает он Крутеня. — Русских летчиков и готовили бы.

— Спасибо, но мне еще есть чему поучиться на фронте. У вас тоже я увидел много интересного. Да, господин капитан, позвольте поздравить вас с орденом Святого Станислава.

— Благодарю, мне приятна эта награда России. А честно сказать, завидую вам, но... не пускают отсюда.

— Сочувствую, хотя знаю, что вы достойно повоевали.

Крутень не обычный стажер, его задача шире — изучить и обобщить опыт истребительной авиации, получившей во Франции, как потом напишет он: «полное развитие и организацию».

Изучать же для Крутеня — прежде всего все испытать и понять в бою.

...Высоко над аэродромом проплыли два немецких самолета. Крутень уже наготове, его очередь вылетать на перехват... Пока он набирал высоту, немцы заметили французский самолет и развернулись к линии фронта... «Удирают, вдвоем?.. Нет, это уже не первый раз, — размышляет Крутень, — тянут меня на свою территорию... Уверен, перелетим передовую, попробуют атаковать... Если пойду... Пойдем!..»

И точно, стоило приблизиться к немецким линиям, как «фоккеры» развернулись и с набором высоты пошли на Крутеня...

Русский летчик уже успел усвоить разницу в тактике немецких и французских истребителей. Противник нападает, только имея превосходство в численности и высоте, как правило, атакует один раз, бой предпочитает вести над своим расположением, подобьют — можно сесть.

А французы считают, что истреблять противника нужно там, где он есть. Это по душе Крутеню. Он сам так поступал. И первым атаковать тоже правильно. Идеально оттуда, где тебя не видит враг, из-под хвоста...

«Вот так и зайдем», — решает Крутень... Вираж с

набором высоты... Еще разворот... На солнце... «Сейчас они меня потеряли»... И вот уже Крутень подкрадывается сзади снизу... «Не спешить... Ближе». Открывает огонь... Видит, как прочеркивает плоскость и задевает кабину очередь из его пулемета... Попал!.. Отворачивает «фоккер»... Еще атака — и он уже успел вновь прикрыться солнцем...

Очень понравилось Крутеню стрелять трассирующими пулями. Французы через каждые три-пять патронов заряжают в пулеметную ленту светящийся. Уже не надо такого напряжения, когда удерживаешь цель на мушке. И так отлично видно, даже увлекаешься, словно играешь.

Противник уходит, подраненный самолет отстает. Проверив, сколько горючего, Крутень пускается вдогон... Еще сверкающая огненными тире пулеметная очередь, и вражеская машина сваливается на крыло.

«Докладывать о сбитом не буду, — решает Крутень по пути к своему аэродрому, — никто не видел, подумают, хвастунишка».

— А что же вы молчите о сбитом боше? — спрашивает его командир эскадрильи после доклада, что «все нормально, немцы вышли из боя, дальше преследовать не смог, горючее на исходе». — Пехота сообщила, господин капитан, поздравляю!

Это уже второй сбитый им вражеский самолет. Вскоре товарищи отмечают вручение русскому летчику Военного креста.

Крутень не упускал возможности последить за воздушным боем с земли. Однажды он видел, как схватился с «фоккером» сам Жорж Гинемер, лучший истребитель Франции, получивший почетное прозвище «метеора войны». Летчики повторяли его афоризм: «Ничего не отдано, если не отдано все».

Противник попался Гинемеру достойный. Крутень даже не заметил, что он что-то выкрикивает, «подбадривает» коллегу, ахает, безотчетно отдавшись переживаниям. Это только непосвященному воздушный бой представляется беззаботной каруселью аэропланов.

В самый решающий момент, когда, казалось, немецкому летчику удалось поймать «моран», выйдя под него сзади снизу, Гинемер тут же ушел от врага мертвой петлей, на выходе из нее точно выскочил под брюхо «фоккера» и в упор расстрелял его.

«А наши дундуки травили Нестерова за мертвую

петлю, — с обидой думал Крутень. — Если бы сразу у нас учили высшему пилотажу, без этого нет истребителя. Все, на что способны летчики и самолет, должно быть использовано в бою...»

Крутень очень жалеет, что не встретил русского добровольца Виктора Федорова, о котором здесь рассказывают легенды. Он уехал в Россию в эти же самые дни.

Вспомнился Эдуард Пульпе, его последний героический бой.

«Какие замечательные люди, как их почитают во Франции, а мы ничего и не знаем о своих героях-земляках! Отчего такая несправедливость?.. — с горечью думал Крутень. — Оттого, что они эмигранты, политики?.. Мы молчим, слово лишнее сказать боимся, а они нет, не побоялись. Я ведь вижу, что делается в России. Воровство, чинодральство, обман, нищета, темнота... Здесь тоже не все ладно, но дышится легче... В самом деле, я здесь чувствую себя иначе... Обходятся же французы без царя?.. Ругают правительство, не боятся...»

Здесь, во Франции, Крутень впервые серьезно задумался о войне. Он офицер, его долг защищать родину, на которую напал враг. Но отчего начинаются войны, кто виноват, что идет такая страшная мясорубка? Он сам хорошо знал войну, но его потрясло появление во Франции беспощадной и гневной книги «Огонь» Барбюса, которая как раз вышла в 1916 году, получила Гонкуровскую премию, стала настолько популярной, что ее читали и на фронте. Дал ему ее сосед-офицер, сказав при этом:

— Удивлен, как у нас это напечатали? Но тут все правда, я начинал в пехоте под Верденом. Очень смело написано...

Но раздумья раздумьями, а война продолжалась, и Крутень честно исполнял свой воинский долг. Его пылкую натуру увлекал своим напряжением и остротой воздушный бой.

...Майор Брокар поздравляет Крутеня с новой победой. Приказом по армии Крутень получает право прикрепить к орденской ленте еще одну пальму за сбитый самолет.

Это событие совпало с последними днями пребывания русского летчика во Франции, но ему предстоит еще поездка к английским коллегам-истребителям.

На прощальном ужине майор Брокар говорил не только о Крутене. Он напомнил строки из обращения маршала Жоффра к французским войскам: «Русские авиаторы явились сражаться в рядах нашей авиации. Мы приняли их как братьев, высказали им глубокую симпатию...»

— Я счастлив, что эти слова можно повторять вновь и вновь, встречаясь с новыми русскими героями, такими, как вы, господин капитан.

Я никогда не забуду погибшего боевого друга Александра Гомберга, Эдуарда Пульпе, рыцаря бесподобной отваги. Я уверен, что прославят вновь свои имена Виктор Федороф, Поль Аргееф...

Брокар назвал всех, кто сражался под его началом, смешно произнося русские фамилии.

Проводы были торжественными и сердечными.

Готовясь к отъезду, Крутень просматривал толстую тетрадь в кожаном переплете, закрывавшуюся маленьким замочком. Тут были его наброски для будущего руководства по теории и тактике воздушного боя, заметки о положении русской авиации, о воспитании летного состава. Некоторые из них весьма гневные, безжалостно острые:

«Наши летчики, как мотыльки, беспечно порхающие с аппарата к женщине, от женщины на бутылку, потом опять на аппарат, потом на карты. Отжарил боевой полет и брюшко вверх. Внеполетной работы нет. Это как раз то, чем отличается русский летчик от француза, который работает все время... На фронте женщин ни-ни, карт почти нет, а вино незаметно. Зато он все время или готовится вылетать в наилучших условиях, или обрабатывает полученный материал...

Получается организованная система работы, благодаря чему... остается и свободное время, чтобы написать письмо не менее семи (самый скромный летчик) «маренам» и в плохую погоду проведать одну из «марен». Лучшие летчики, правда, летают на свидания, но к сроку все на местах».

«Марена» — крестная мать, каждый офицер мог иметь их сколько угодно, находя по объявлениям в журнале. Это были, как правило, немолодые женщины, искавшие возможность оказать внимание, согреть своим участием героя-воина, принять его, если было

возможно, у себя во время коротких отпусков и позаботиться как о сыне.

Летчики были особенно популярны, их появление в тылу вызывало живейший интерес, а о знаменитых асах писали как о театральных примадоннах, красавицах аристократках или законодателе мод принце Уэльском.

Как только Ролан Гарро, едва не погибший в бою с уничтоженным им немецким дирижаблем, оправился от ран и вернулся в строй, военный корреспондент Гарольд Аштон опубликовал такую сценку:

«...Прилетели огромные птицы и привезли с собой маленькую веселую команду. Первый — Гарро, тот волшебник небес... Он явился, громко напевая. Лента Почетного легиона топорщится на его груди... В одной руке он держал живого фазана.

— Где вы его поймали? — спросил я. — В воздухе?

— Нет, мсье, в лесу. Фазан в руках лучше синицы в небе.

— Мадам, — обратился он к хозяйке кабачка, где я его и увидел, — представляю вам моего небесного коллегу. У меня не хватает духу свернуть его прелестную шейку, но мне очень хочется иметь его на завтрак утром. Пожалуйста, согласны ли вы сделать это, только вне моего поля зрения и слуха, если вы хоть немножко любите меня.

— Мсье, все будет исполнено...

Гарро сел к пианино и начал что-то бренчать...»

Теперь первым героем был Жорж Гинемер. Число его побед росло сказочно быстро. Ему не нужно было отыскивать «марен», письма шли со всех концов Франции и даже из России.

— Что тут написано? — спросил он как-то вечером у Крутеня, достав из бокового кармана вырезку из русского журнала с приложенной к ней запиской.

На большом снимке Гинемер сидел в кабине своего самолета, в той же кожаной куртке с меховым воротником, что висела сейчас на вешалке.

— «На французском фронте, — читал Крутень, — летчик лейтенант Гинемер считает за собой рекорд в 18 сбитых неприятельских аэропланов, причем 17-й и 18-й были сбиты им в один день, 23 сентября».

Журналы явно не поспевают за вашими победами, Жорж.

— Главное, нам с вами поспевать за бошами. А что в записке?

— Она написана по-французски. — И Крутень протянул Гинемеру листок.

— Простите, я увидел снимок, думал, и там порусски... О, какое милое послание... Зовут в гости после победы... Очень приятно... Где это Калюгà?

— Покажите... А, Калуга... — И Крутень объяснил, где находится старинный русский город.

Гинемер был в отличном настроении, а столь непринужденно начавшийся разговор позволил Крутеню перевести его на историю французских истребителей. Хотелось услышать ее от одного из самых прославленных.

— С чего все началось? — переспросил Гинемер. Отхлебнув глоток перно, он задумался. — ...Наверное, у вас, как и у нас, летчики воевать начали пистолетами, карабинами, сходились, как моряки, на абордаж, метров на десять и бах, бах! Даже легенда родилась, будто Наварр, атакуя над Парижем «цеппелин», пропорол его оболочку ножом...

Оба рассмеялись...

— Первый аэроплан у нас подстрелили в начале октября 14-го года, — продолжал Гинемер.

— Сержант Франц?

— Да, с механиком Кено. Франц сел у разбитого аппарата, он упал недалеко от французского селения, победителей встретили цветами, ликовала толпа... Так начиналось. Потом Пегу заставил боша сесть, прижал его к земле. Жильбер с наблюдателем сбили аэроплан. Но настоящая охота началась, когда Гарро поставил на свой «моран» пулемет. Это ведь его идея, чтобы стрелять из пулемета через винт. Механик Алкан нашел, как синхронизировать вращение винта с пулеметным огнем. И первого апреля Гарро поджег в воздухе немецкий «фоккер». Один, без стрелка.

— Настоящая революция!

— О да!.. Беда, что Гарро через две недели попал со своим аппаратом к бошам в плен...

— Фоккер уже работал над этой идеей, не так ли?

— Этот голландец тут же усовершенствовал синхронизатор Гарро, буквально через месяц, а то и раньше. И в нашем небе началась паника: «кодроны», «вуазены», «фарманы» стали падать как мухи по всему фронту.

— И у нас, на русском фронте, появились «фоккеры», не так много, но и нам досталось от них тоже.

— Дальше, вы знаете, мы сделали новый «ньюпор», началось «суровое» объяснение с «фоккерами», и в Шампани, Артуа, над Верденом, в битве на Сомме мы расквитались за все обиды.

— А ваш первый бой, Жорж?

— 19 июля 1915 года на Сомме, мне достался «азиатик».

— Расскажите про майора де Роз, он ведь начал собирать истребителей?

— Это было в 6-й армии. Он собрал эскадрилью на «моран-солнье» в марте, еще двухместные аппараты. Де Роз был раньше кавалеристом, на его самолете эмблема — роза и всадник. И начали очень хорошо. Все поняли, что нужно больше таких эскадрилий, иначе наше небо захватит противник...

Разговор был долгим, летчики перешли к вопросам тактики. Крутень рассказал о русских асах, о том, как расплачивались кровью за отставание, искренне сожалел, что опыт французов доходил с таким опозданием.

Вернувшись к себе, Крутень раскрыл заветную тетрадь и стал записывать:

«На нашем фронте вовсе нет наплыва сведений о союзной авиации, все доходит понаслышке в искаженном виде. А ведь на самом деле можно позавидовать, как служит общая масса французских летчиков...

...У нас не налажено использование и, главное, пуск в дело какого бы то ни было предмета, прибывшего из-за границы, начиная от аппарата и пулемета и кончая самым простым коллиматором *(прицелом. — Ю. Г.)*... Вот и напрягается уже на самом нашем фронте русская смекалка, тратятся время и силы, кровянятся пальцы, выворачиваются предметы чуть не наизнанку, и если вещь, к счастью, не испортят, то начинается ее применение... Только уезжая во Францию в ноябре 1916 года, я узнал, что в Увофлоте есть какие-то правила высшего пилотажа французской школы... Пулеметы Льюиса были в нашей авиации в декабре 14-го года... а инструкция по обращению с ними была получена мною в августе 1916 года...»

Это войдет в его нашумевшую статью «Кричащие нужды русской авиации».

А ведь к началу войны Россия имела военных самолетов больше, чем Франция, — 216 против 156.

Однако, быстро развернув производство, Франция выпустила за время войны 51 тысячу самолетов, союзная Англия еще больше — 55 тысяч, а Россия всего только 3 тысячи... Вот почему развитие русской военной авиации зависело от поставок из Франции. Боеспособность имевшихся самолетов тоже обеспечивалась получением запасных частей, авиационных моторов, которых Франция произвела 93 тысячи, а Россия... 1300 штук.

Французские и английские авиаторы были много лучше обеспечены и подготовлены. В этом Крутень убедился на собственном боевом опыте, сражаясь в частях союзников.

В Лондоне капитан Крутень анализирует быстрое развитие военной авиации. Все еще шли споры о том, какой истребитель лучше — двухместный или одноместный.

«Один аппарат, вооруженный пятью пулеметами, слабее пяти аппаратов имеющих по одному пулемету...

Летчиков, слабых духом, пора вовсе выставить из авиации или поставить на корректировку стрельбы».

Выдвигает Крутень и еще один важный довод в пользу одноместных истребителей, предлагая идею полета парами:

«Такая пара будет всегда могущественнее двух человек, связанных один с другим и сидящих на одном аппарате без возможности помочь друг другу маневром...

Побочные выгоды: отвлекается один человек — экономия людей, и в несчастном случае гибнет один человек — опять экономия...»

Мечтает Евграф Николаевич о хорошем авиационном журнале, потому что «от нашей необщительности, халатности к полученным из опыта знаниям... зависит не только наша жизнь, но наша честь русского летчика...».

А эта честь ему бесконечно дорога.

Вернувшись на родину, Крутень не задерживается в тылу. Он сразу возвращается на фронт, где ждут его боевые друзья, те, ради кого он продолжал сражаться в небе Франции, призванный обогатить опытом себя и их.

Не дожидаясь возможности издать свои труды обычным образом, на что потребуется время, Крутень быстро выпускает их сам: «Фотолитотипография при Канцелярии», как означено на обложке, отпечатала на серой бумаге несколько брошюрок: «Командир



2-го авиационного отряда истребителей капитан Крутень. Кричащие нужды русской авиации», «Что думалось в Лондоне», «Тип аппарата истребителя», «Создание истребительных групп в России. Конспект», «Воздушный бой»...

Брошюрки немедленно расходятся по боевым частям. Это первый в России военно-теоретический труд по авиации, многие из его положений позднее помо-

гут становлению советской истребительной школы, будут блестяще развиты в годы Великой Отечественной войны.

Боевая практика, доводы Крутеня сделали свое дело — с осени 1916 года появились на фронтах истре-



бительные группы, объединившие несколько отрядов. Один из них возглавил капитан Крутень, продолжая по-прежнему лично участвовать в боях.

26 мая 1917 года, патрулируя над русскими позициями, Крутень обнаружил в облаках вражеский самолет и тут же его атаковал. Завязывается бой. Замотав противника каскадом фигур, летчик не только сумел подбить врага, но, верный своему принципу, за-

ставил сесть на нашей территории. Приземлившись рядом и допросив пленного лейтенанта, он отправил его с пехотинцами в штаб. В это время появился над ними второй немецкий самолет. Немедленный взлет, снова бой, много сложнее и напряженнее первого. Встретились русский и немецкий асы...

Этого Крутень тоже подбил и принудил спуститься! Горючее на исходе, и капитан вынужден садиться вслед за немцем...

— Господин капитан! Господин капитан! — подбегает к нему молоденький пехотный прапорщик, наблюдавший со своими солдатами за обоими боями. — Вы немецкого майора победили! Ура!..

— Ура! — кричат подбежавшие за ним солдаты. — Качать героя!

— Тише, тише, черти! — смеется счастливый Крутень, взлетая на солдатских руках. — Убьете...

— Русское спасибо вам, ваше благородие, — бережно обнимая невысокого худощавого офицера, помогает ему встать пожилой бородатый солдат. — Кабы все так воевали... Храни вас бог...

Увидев подходившего Крутеня, майор, лежавший рядом с покалеченным аэропланом, попытался встать...

— Лежите, лежите... — И Крутень склонился над раненым. — Вам сейчас помогут. Прапорщик, санитара!

— У нас нет санитара, господин капитан...

— Тогда немедленно перевяжите. Штаб близко, есть связь?

— Телефон.

Крутень быстро набросал записку.

— Передайте, чтобы срочно радировали на аэродром в Денисовку.

В радиограмме, полученной от командира авиагруппы, содержалась просьба выслать в указанный им район самолет «вуазен» с баллоном горючего и «мандолину» — так назывался хвостовой костыль «Ньюпора-XXIII». Он сломался при посадке. Была еще просьба о присылке фельдшера.

Случилось так, что доставить просимое поручили тому самому летчику Брагину, который был обязан Крутеню жизнью.

— Пока санитар оказывал помощь, — вспоминал потом Брагин, — мы с Крутенем произвели ремонт самолета. Сдав раненых немецких летчиков в ближай-

шую воинскую часть, я вылетел на свой аэродром, а капитан Крутень — в расположение своей истребительной группы.

Спустя буквально несколько дней, 4 июня 1917 года, на том же самом «ньюпоре» Крутень садился подле Тарнополя на вынужденную посадку — в воздушном бою кончился бензин. Нелепая случайность и...

«Возвращаясь с боевого полета, — говорилось в приказе по Юго-Западному фронту, — разбился насмерть один из самых доблестных и отважных наших летчиков — капитан Крутень...»

«После великого Нестерова, — писали газеты, — он был наиболее видным из боевых летчиков. Погибшему Крутеню шел всего лишь двадцать седьмой год... Для характеристики отважного авиатора достаточно указать, что в одну последнюю неделю им было сбито три немецких самолета».

Его и наш современник, старейший русский летчик Константин Константинович Арцеулов, так вспоминает своего фронтового товарища: «Очень скромный в быту, Крутень вел спартанский образ жизни, весь уклад которой был приноровлен к развитию летных способностей. Все свободное время Евграф Николаевич проводил на аэродроме, наблюдая полеты других, и пользовался каждым случаем полетать на самолетах разных типов.

В неполетные часы Евграф Николаевич садился за работу по обобщению боевой деятельности русской авиации на фронте...»

В память об этом выдающемся летчике выбита медаль: юное волевое лицо, слегка заломлена набок фуражка, скромная фронтовая гимнастерка — «Евграф Николаевич Крутень. 1890—1917».

...Готовясь к разбору полетов, Павел Аргеев вновь перечитал брошюру Крутеня «Воздушный бой», подаренную ему автором незадолго до гибели. В тот памятный вечер встречи после совещания в штабе армии они отправились поужинать вместе с Казаковым. Аргеев вспомнил, как обрадовались друг другу школьные друзья, то и дело поминавшие время, проведенное в Гатчине. После сытного ужина Казаков вдруг беспричинно рассмеялся.

— Что ты? — удивился Крутень.

— А помнишь приказ генерала Кованько — пи-

щу принимать за полтора-два часа до полета, чтобы переввариться успела?..

— Ну, знаменитый приказ! — заулыбался Крутень. — Там ведь еще о барабанных перепонках было... Погоди, погоди... Вот: при быстрых подъемах и спусках делать глотательные движения...

— Чтобы предохранить от втягивания и выпячивания барабанные перепонки, — подхватил Казаков.

— В самый раз для воздушного боя! Только и успевай глотать, — расхохотался Крутень. — Забыл это в книжку свою вставить... Знаете, Павел Владимирович, — повернулся он к Аргееву, — этот генерал чудесный старик и авиатор талантливый. А его сын был в Гатчине нашим инструктором, так мы его частенько папашиным приказом поддразнивали, потому и запомнили... Хорошее время было...

Аргееву так живо вспомнилась эта сцена, будто они только расстались... «И нет человека».

— Павел Владимирович, — вошел дежурный офицер, — летный состав собран.

Аргеев встал, пора начинать разбор. Теперь он в ответе за отряд, принял его от Казакова, назначенного командиром боевой авиагруппы.

При Аргееве отряд воевал не хуже, летали часто, росло число побед. Рядом с французскими орденами на парадном кителе штабс-капитана появился офицерский Георгиевский крест, Владимир с мечами, Анна с мечами.

...Лето 1917 года. В представлении нового Авиадарма Ткачева о назначении штабс-капитана Аргеева командиром 2-й боевой группы Юго-Западного фронта, он назван «выдающимся военным летчиком».

Получив приказ, Аргеев выезжает к месту новой службы. Его встречает тоже летавший во Франции штабс-капитан Модрах, которого Аргеев должен заменить. Модрах явно чем-то смущен. Когда они остаются вдвоем в кабинете, Модрах долго говорит об общих знакомых, расспрашивает о последних боях, словно бы оттягивая деловой разговор с приехавшим сменить его офицером. Наконец, решившись, он сообщает Аргееву, что просил командование об отмене приказа...

Неловкая пауза. Оба смешались. Модрах сдавленно произносит:

— Мне очень неловко перед вами, Павел Владимирович, но поймите, вы поехали бы сейчас в школу?

— Ни в коем случае.

— Вот видите! — обрадовался Модрах. — А меня посылают... Да, но в какое положение я ставлю вас... Черт возьми, что же нам делать?

«Глупее не придумать, — невесело улыбается Аргеев. — Что мне ему ответить? Вернуться в отряд, так я его сдал... Тоже глупо... И его понимаю... Боевой летчик, на днях сбил немца, а тут в школу».

— Знаете что? — нарушил затянувшееся молчание Аргеев. — Пока нет ответа на вашу просьбу, я просто полетаю, познакомлюсь с летчиками. Вы приказ не объявили?

— Нет...

— Превосходно. Самолет дадите?

— Берите мой, ради бога! — вскочил Модрах. — Вы так меня тронули, поверьте... Я не за должность держусь, пусть отряда не дадут, только бы эту школу отменили... Вы не сердитесь?

— Да что вы!..

Скрепив договор плотным обедом, штабс-капитаны решили подождать несколько дней, пока все окончательно выяснится.

Хотя и не сразу, но дело уладилось к общему удовольствию: Модрах остался на своем месте, Аргеева назначили командиром 3-й боевой авиагруппы, которую он и принял.

И большой пост не мешает Аргееву летать, участвовать в боях. К осени счет сбитых им самолетов доходит до девяти. Множатся награды: золотое Георгиевское оружие, два ордена: Анны и Станислава...

Воздушная война... Сейчас может показаться простым и не очень уж хитрым делом полет на тихоходном, не очень маневренном аэроплане времен первой мировой войны, особенно в самом ее начале. Да, смешным выглядит сегодня, в век реактивных скоростей, и, скажем, неуклюжий «вуазен» с четырьмя колесами: два под крылом, два под носовой частью гондолы, и со скоростью не выше ста километров в час. Или первые боевые «фарманы» с шестидесятисильными моторами «Гном» либо «моран-парасоли», располагавшие чуть большей мощностью. Получше, но тоже еще слабыми были первые модели «ньюпоров» и «моранов».

Но именно на этих самолетах вступили в войну летчики России и Франции. И все же, чем примитив-

нее техника, тем больше мастерства, отваги, мужества требовала она от своих пилотов. Им приходилось самим искать и находить новые фигуры для воздушного боя, открывать, на что способен в полете тот или иной аппарат, как с него бомбить, вести разведку, преследовать врага или выходить из боя, маневрировать под зенитным огнем... Многие в этом поиске расплачивались за него жизнью, но открывали более верные пути товарищам по оружию.

Тот же путь проходили и их противники — немецкие авиаторы — на своих неповоротливых монопланах «Фоккер Е-1», на первых сериях «таубе»...

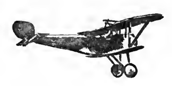
Но вот в 1915 году появляется «Ньюпор-XI», специально созданный самолет-истребитель для уничтожения аэропланов противника. Начав войну монопланом, он превратился в биплан с отличной маневренностью, не боявшийся перегрузок на высшем пилотаже, легко набиравший высоту.

Вскоре на русских заводах выпускался уже «Ньюпор-XVII», развивавший скорость свыше ста шестидесяти километров в час. И если тоже строившийся в России на заводе «Дукс» «Фарман-XXX» тратил 24 минуты, чтобы забраться на трехкилометровую высоту, то «ньюпору» было достаточно десяти.

А во Франции участвуют в боях самолеты конструктора Бешеро: «Спад-VII» и «Спад-VIII», тоже бипланы.

«Спад» стал самым скоростным из всех тогдашних самолетов — почти 180 километров в час. На нем стоял синхронный пулемет с большим запасом патронов — 500 штук.

В соревнование вступили немцы, построив самолеты «альбатрос». Уступая «спаду» в скорости, они быстрее набирали высоту, имели больший потолок, а это немалое преимущество для истребителя.



„Воздушный казак Вердена“

В столовой богатого старинного замка на Сомме накрыт парадный стол. Летчики самой знаменитой во Франции истребительной эскадрильи «Аистов» — СПА-3 принимают командующего армией генерала Антуана.

Входя в зал, офицеры бросают взгляд на мраморную доску камина, где выстроились разбитые сверху бокалы товарищей, не вернувшихся из полета.

В такие торжественные дни они незримо присутствуют за столом. У пустующего прибора стоит карточка с именем и званием погибшего. На спинку стула опирается его сабля. К ее эфесу прикреплен на ленте высший из орденов, которыми был награжден боевой друг.

Генерал Антуан медленно обходит стол, останавливается, чтобы прочесть имя павшего, приподнимает ладонью висящий на эфесе орден, молча качает головой и продолжает обход...

Бокалов на камине около двадцати...

Первый тост, как всегда, за республику:

— Вив ля Франс!

Снова наполняются бокалы. Следующий тост произносит командир эскадрильи капитан Брокар:

—Пусть вечно живет память о тех, кто пал в боях до нас и ждет нас там, в небесах... Разрешите сказать вам, что мы, кто так часто бывал в воздухе вместе с вами, не сойдем со своего пути и просим, чтобы вы благословили наше парение и оставили для нас местечко между вами, когда придет и наш черед...

Молча выпиты бокалы, и на две минуты воцаряется полная тишина...

Среднего роста, смуглый, худощавый брюнет лет тридцати внимательно смотрит на стоящего напротив совсем юного белобрысого авиатора в русской гимна-

стерке с нашивками унтер-офицера на погонах и думает о далекой родине. Они земляки. Виктор Федоров — доброволец, юноша Эдгар Меос прислан из России и здесь обучился летному делу. Его дружески зовут «малышом».

В этой эскадрилье множество знаменитостей, но «малыш» не сводит влюбленных глаз с Федорова: «Вот бы летать, как он...»

Меос даже занес в свой дневник слова из приказа маршала Жоффра по случаю присвоения Федорову офицерского звания «су-лейтенанта»: «...Вы удвоили славу, покрывшую знамена Верденской армии. От имени этой армии благодарю Вас за услугу, оказанную Франции».

Запомнил юноша и то, как, впервые представляясь Федорову по прибытии в эскадрилью, услышал от него:

— Теперь вы имеете возможность выяснить, действительно ли пригодны для тяжелой и опасной работы в небе. И если вы горите желанием сравняться со «старичками», лавры которых не дают вам покоя, то валяйте. Только не забывайте об осторожности. Смелость смелостью, а без осторожности можно многим поплатиться при встречах с бошами. Так что смотрите в оба...

Федоров говорил с ним дружески, без тени превосходства. Это были советы бывалого воина, видевшего, как в погоне за славой погибали еще не оперившиеся новички.

Меосу очень хотелось побольше узнать о своем кумире, но до поры до времени он стеснялся расспрашивать Федорова, который, как он успел заметить, мало говорил о себе. А порассказать было что...

Сам Федоров истории своей жизни не оставил. Все известное о нем к тому времени, когда автор начал поиски, уместилось бы на двух-трех страничках. После поездки во Францию материалов прибавилось, нашлась даже неизвестная фотография летчика, но и этого было мало. Одна надежда — найти родственников, хотя бы дальних. Живут же где-то Федоровы из этого рода... Помочь могла только публикация в популярном многотиражном издании. Для меня этим добрым партнером оставался журнал «Вокруг света».

Первой ласточкой было письмо из северного поселка Роякоски от Натальи Васильевны Долотовой:

«...Виктор Георгиевич Федоров — родной брат моего дедушки Петра Георгиевича Федорова. Нас, внучатых племянниц и племянников Виктора Георгиевича, очень много. Ведь их было шесть или семь братьев и одна сестра. Все они родились в городе Верном...»

Следующий абзац письма я перечитывал дважды, не веря еще своим глазам, — родная сестра летчика «Анна Георгиевна Федорова сейчас живет в Самарканде, ей 76 лет... она много рассказывала нам о своих братьях...».

Немедленно пишу письмо в Самарканд.

Как говорит народная мудрость, все приходит вовремя для того, кто умеет ждать. Еще письмо, но уже из Фрунзе от двоюродного внука летчика, Владимира Гонтаря: «...Племянники и внуки Федорова живут в городе Фрунзе, носят фамилию Гонтарь, так как родной брат летчика — Семен Георгиевич был приговорен к каторге, жена его была вынуждена оставить девичью фамилию, опасаясь преследований...»

Но самое для меня поразительное известие следует в конце письма: «О Викторе Георгиевиче и его родственниках вы можете узнать у Нины Павловны Мухиной-Гонтарь, проживающей в Москве...»

Дальше адрес и номер телефона. Да ведь Нина Павловна моя соседка — живет в пяти минутах ходьбы!

Звоню и тут же стремглав лечу на свидание. Разволновавшись, даже забыл спросить в разговоре по телефону, кем приходится Нина Павловна нашему герою.

Мосфильмовская улица, дом, где живут многие деятели кино. Меня встречает высокая, статная и красивая женщина, о которой никак не скажешь, что уже отпраздновано семидесятилетие.

На стенах квартиры много фотографий хозяйки дома в явно театральных костюмах. Конечно же, она бывшая актриса, о чем я узнаю чуть позже. Но, главное, Нина Павловна — родная племянница Федорова, дочь его брата Семена, того самого, что был приговорен к каторжным работам. Но почему она Павловна?

Сдержав свое нетерпение, прошу рассказать о семье Федоровых все по порядку.

— Сначала жили все в городе Верном, дедушка Георгий Петрович преподавал в мужской гимназии. Бабушка Анна Федоровна была простой казачкой, не из

благородных. У них было восемь сыновей и одна дочь, тетя Нюра, в Самарканде которая. Вы ведь ей написали?

— Да, но пока нет ответа.

— Я тоже ей напишу, отзовется обязательно. Пошлите ей номер журнала, вот самое верное... Так, прежде всего об отце моем.

Семен Георгиевич был таможенным чиновником и служил в Чикишляре на границе с Персией. Уж как он попал в революционное движение, я не знаю, а вот, что через него шла подпольная литература, это точно. Вероятно, поэтому ему пришлось потом перейти на нелегальное положение, скрываться, жить в разных городах, когда все обнаружилось. Нас с матерью взял к себе дедушка, переехавший сначала в Ташкент, а потом в Ашхабад.

Отец тайно нас навещал, в Ашхабаде его выдал провокатор. Он был арестован, бежал из-под стражи вместе с тремя товарищами. Нас с матерью все это трудное время поддерживали подполье, друзья отца, который вскоре нелегально вернулся в Ташкент. Все это связано с революцией 1905 года.

Позже отец решил эмигрировать, ему угрожала смертная казнь, если поймают. Подполье подготовило ему нужные документы, и он должен был выехать через Кушку за границу. Все шло, как мама рассказывала, благополучно, добрался он до Кушки, сидит в буфете, ждет отправления. Неожиданно входит товарищ по гимназии, жандармский ротмистр. «А, Сеня, какая счастливая встреча!.. Подожди минутку, сейчас скажу своим, чтобы не ждали, поговорим...»

Вышел, мерзавец, и тут же вернулся со стражей. Снова тюрьма, суд, потом отца повезли на второй процесс в Ташкент. Смертную казнь ему заменили вечной каторгой, а сначала был приговорен...

Не могу сказать, как это вышло, только отца в Сибирь не отправили, оставили в Ташкенте. Возможно, потому что у него открылся туберкулез и очень долго был он в тюремном лазарете. В кандалах держали. Мама часто ходила к нему на свидание.

Виктор Георгиевич тоже был связан с подпольными организациями в Средней Азии. Возможно, что мой отец тут играл какую-то роль. Так говорили. Это все по семейным преданиям. Я ведь только родилась тогда, крохой еще была.

— Спасибо, Нина Павловна. Простите за нескромность, но почему у вас отчество...

— А-а... — рассмеялась Нина Павловна, — так ведь мать с отцом не были повенчаны, я незаконнорожденная. Отчество мне записали по крестному, когда появилась на свет божий. И фамилия у моих братьев тоже мамина, но они все же Семеновичи.

— Сколько же их у вас?

— Двое. Они младшие. Оба живут во Фрунзе, работают. Одного отец назвал в честь своего брата Виктора. Он инженер-строитель, сейчас преподает. Другой, Алексей, инженер, в Министерстве сельского хозяйства, а вам написал обо мне его сын Владимир, тоже без пяти минут инженер, кончает политехнический.

— Хотелось бы знать о судьбе вашего отца после революции, ведь она освободила Семена Георгиевича из тюрьмы.

— Да, и он сразу включился в работу. Все время ездил, был комиссаром, как тогда говорили. Он прожил недолго, умер в Ашхабаде.

— А что вы знаете об остальных ваших дядях и тете?

— Довольно мало, к сожалению. Тетя Нюра стала врачом, участвовала в гражданской войне, два года воевала на бронепоезде, сейчас, понятно, на пенсии.

Петр Георгиевич был офицером, его очень любили солдаты. Он храбро сражался в годы первой мировой войны, награжден золотым Георгиевским оружием, погиб в бою во время Брусиловского прорыва. Его сын, Георгий, был одним из организаторов комсомола в Верном, делегатом III съезда РКСМ от Средней Азии. Потом учился на медицинском факультете, руководил институтом. Долго служил в Советской Армии, прошел Отечественную войну, полковник медицинской службы. Умер уже. Его именем в Алма-Ате, это же бывший Верный, названы улица, школа. Не уронил честь фамилии.

Второй сын, Ростислав Петрович, был на фронте в года Отечественной войны. Майор, политработник.

Яков Георгиевич Федоров окончил кадетский корпус, вышел в армию, но прослужил недолго. Один из старших офицеров невыносимо издевался над солдатами, Яков публично ударил его по лицу... Последовал суд, разжалование, лишение прав состояния. У Яко-

ва был хороший голос, и провинциальная русская сцена обрела в нем неплохого певца.

Константин Георгиевич тоже военное училище окончил. Семья у дедушки большая была, трудно всех содержать, выучить, поэтому и отдавал, кого мог, на воспитание за казенный счет. Константин пропал без вести в первую мировую войну.

Василий Георгиевич Федоров окончил юридический факультет, был адвокатом в городе Енакиеве, и, по слухам, его расстреляли немецкие оккупанты.

Антоний Георгиевич Федоров — врач, работал на Украине.

Евгений Георгиевич — профессор-историк, преподавал в Алма-Ате. До революции подпольщиком был, сидел в царских тюрьмах.

Вот вам весь сказ о наших родоначальниках.

— А почему вы решили, что Виктор Георгиевич был связан с революционным движением?

— Так его же судили, кажется, в 1907 году, когда еще студентом был. Он и в эмиграцию уехал — из-за этого, вернее, бежал... Особых подробностей я не знаю, только дедушке много досталось переживаний за сыновей, но родители никогда их не упрекали. Это уж мама говорила.

Как же узнать прошлое замечательного летчика, только приоткрытое его племянницей? Надежда на архивы.

Больше всего оказалось документов о Федорове в материалах департамента полиции. Они и позволили продолжить рассказ...

* * *

27 ноября 1905 года. Станция Актюбинск Ташкентской железной дороги. Из вагона прибывшего поезда выскочил на платформу юноша в распахнутом пиджаке. Через руку переброшен плащ, в руке коричневый саквояж. Ему навстречу спешит молодой железнодорожник. Дружеское рукопожатие, юноша достает из саквояжа какой-то пакет и передает его встретившему человеку, не замечая, что за ним наблюдает безликий господин, вышедший из того же вагона.

— Собирайте людей, поговорим. Забастовка начнется шестого...

— Так мы уже знаем.

— Это хорошо...

— Пойдем в мастерские?

— Я только в буфет забегу, стакан чаю выпью и к вам. Не успел позавтракать.

Они расстались, и юноша направился к станционному буфету. У самых дверей его остановил жандарм, приведенный все тем же безликим господином...

— Пожалуйте с нами.

— В чем дело? Что за произвол? — возмутился юноша, пытаясь вырваться от схватившего его за локоть жандарма. Но было уже поздно, неведомо откуда появился второй цербер и подхватил юношу с другой стороны.

— Разойдись! — рявкнул жандарм на собравшихся вокруг.

— Хватают кого ни попадя! — посочувствовал кто-то.

— За что его?

— Известно, бунтовщик. Развелось их...

— Ты-то бунтовать не станешь, толстомордый! — обрезал парень в замасленной кожаной фуражке. — Давить вас надо с Николашкой вместе!

— Да я тебя!..

Но парня уж и след простыл.

На допросе юноша предъявил паспортную книжку на имя Сергея Никифорова, заявил, что он сын члена Самаркандского окружного суда.

Шпик, сидевший тут же, строчил донесение. Подняв голову от бумаги, он наставительно заметил:

— Нехорошо, молодой человек, такого родителя позорить! Стыдно-с, да... — И снова принялся быстро, быстро заполнять листок.

Из обвинительного заключения Ташкентской судебной палаты, объявленного 5 мая 1906 года по делу «бывшего студента Харьковского университета, сына чиновника Виктора Георгиевича Федорова, по обвинению в преступлениях, предусмотренных статьями... и выразившихся в том, что 27 ноября 1905 года Федоров, сев на станции Туркестан в вагон 3-го класса, в разговоре с пассажирами начал разъяснять значение каждой политической партии, заявив, что и он принадлежит к социал-демократической партии. Поносил правительство и Государя, называл Его Величество ишаком и кровопийцей и что все высшее правитель-

ство, начиная с министров, надо вырезать и перевешать и проч.

Называя себя делегатом от забастовщиков, Федоров предупредил пассажиров о готовящейся на 6 декабря железнодорожной забастовке, разъясняя, что таковая необходима как средство принудить правительство пойти на уступки. Имел при себе несколько пакетов с надписями: «Делегатам депо Перовск, делегатам депо Джусалы» и др., в коих находились прокламации от имени Ташкентской группы РСДРП.

Пакеты эти Федоров передавал на станциях делегатам от рабочих, а три прокламации раздал пассажирам в поезде...

На всех больших станциях Федоров выходил и, собирая вокруг себя публику, произносил резкие революционные речи...

При задержании назвался сыном члена Самаркандского окружного суда Сергеем Никифоровым... но через некоторое время личность его была установлена.

Для пресечения способов уклониться от следствия и суда Федоров был заключен под стражу в актюбинскую тюрьму, затем переведен в казанлинскую и в ташкентскую...»

Было Виктору тогда 20 лет. Студент юридического факультета, примкнувший в Харькове к революционному движению, приехав домой на каникулы, тут же установил связи с местной организацией и со всем пылом души окунулся в заботы подполья. Найти нужных людей Виктору было нетрудно, еще в старших классах Ташкентской гимназии он участвовал в работе кружка, где читали нелегальную литературу, попадала она и в семью Федоровых, людей радикальных, мечтавших о переменах.

Раннее детство Виктора прошло в Верном, областном городе Семиречья на реке Алмаатинке. Прямо из города разбегались по обширной долине бесконечные яблоневые сады, рощи урюка, переходившие в горах в пихтовые леса.

Жителей было немногим более двадцати тысяч, семь церквей и две гимназии, в одной из которых и преподавал русскую словесность надворный советник Георгий Петрович Федоров.

Главным занятием жителей было садоводство, скотоводство, огородничество, хлебопашество, выращивание табака, торговля. На четырех «заводах и фаб-

риках, как гласит перепись 1897 года, занято 160 рабочих».

Самым значительным событием той поры было знаменитое землетрясение 1887 года, наиболее разрушительное на территории России. Оно достигло Ташкента, сдвинулись и растрескались горы, изменили течение горные реки, вырвались из земных глубин новые потоки.

В Верном погибло 332 человека, было разрушено большинство домов, в том числе и федоровский. По счастью, в их семье никто не пострадал.

Жили Федоровы скромно, один работник Георгий Петрович. Заботы о многочисленной семье на Анне Федоровне, сибирской казачке. Женился на ней молодой учитель гимназии по любви, хотя многие из окружающих не могли понять, как это дворянский сын взял в жены простую, совершенно неграмотную девушку. Георгий Петрович научил жену читать, привил любовь к книгам.

Справедливая, волевая женщина с удивительно доброй душой, она была признанным главой дома. Дети воспитывались просто, обязательно помогали по хозяйству, любовно опекали младших.

Дом Федоровых славился гостеприимством, особенно много бывало у них молодежи. К кому друзья из гимназии, кто приведет с собой товарищей из юнкерского училища, кадетского корпуса. Шумели, пели, спорили, разыгрывали шарады. Запретов в доме на это не было никогда. Случалось, и мать с отцом принимали участие в общем веселье, особенно на рождество, когда приезжали и старшие — студенты.

Росли юные Федоровы жизнерадостными, ко всему любопытными, привыкшими к свободе в поступках и мыслях.

После землетрясения пришлось переехать на квартиру, пока отстроили дом по чертежам Георгия Петровича, собиравшегося в юности стать архитектором, даже практиковавшим немного.

Через некоторое время Георгий Петрович вышел на пенсию и стал давать уроки русского языка.

Были среди его учеников сыновья купца Анциферова, который, узнав, что учитель Федоров решил продать дом и переехать в Ташкент, предложил Георгию Петровичу «выгодно» поместить вырученные деньги:

— Дело у меня надежное, дам вам векселя под хо-

рошие проценты, семья-то большая, пригодятся денежки.

Только очень быстро «обанкротился» Анциферов, переписав недвижимое имущество на жену. Пришлось с ним судиться, а потом получить какие-то гроши.

— Пусть подавится, ирод, коль совести нет, — успокаивала мужа Анна Федоровна. — Были бы сами здоровы, не пропадем.

В Ташкенте Федоровы быстро обросли друзьями. По-прежнему рад был гостям их небольшой, уютный домик, где, как всегда, царствовала молодежь.

Волна революционных событий подхватила и семью Федоровых. Родители не осуждали политических симпатий сыновей, хотя и болело за них сердце.

— Они у нас честные, плохого не допустят, совесть не позволит, — говорила Анна Федоровна, — за народ переживают.

А потом начались обыски, арест Семена, его побеги и снова тюрьма, а теперь вот и Виктор за решеткой.

Георгий Петрович через знакомых старался узнать, в чем обвиняют сына, сказали ему, что нет против Виктора особых улик, посоветовали похлопотать.

Начались хождения по канцеляриям, составление прошений.

Хлопоты Георгия Петровича увенчались успехом, Виктора до суда выпускают на поруки. При обыске листовок у него уже не нашли, вещественных доказательств нет, только донос филера да наличие чужого паспорта...

— Что же это будет, Витенька? — горюет мать. — Тебе бы учиться спокойно, а ты вот в какую беду попал...

— Да что это за беда! Обойдется, мама. Что они с меня возьмут?

— Да ведь ты опять пропадаешь целыми днями, опять за свое взялся, сердце изболелось...

Виктор успокаивает мать, верно, догадавшуюся, что он «опять за свое взялся».

Снова вызов к следователю. Теперь еще его привлекают к дознанию, обвиняя в агитации «среди войск и населения»...

Не дожидаясь ареста, Виктор скрывается из Ташкента. Родители не получают писем, только окольными путями доходят от сына приветы.

Весной 1905 года был создан Всероссийский желез-

нодорожный союз, объединивший профессиональные организации железнодорожников, который находился под большевистским влиянием. После декабрьского восстания преследования обрушились и на деятелей этого союза.

В делах С.-Петербургского жандармского управления нашлась интересная справка: «...В ликвидацию 18 декабря 1906 года Всероссийского железнодорожного союза Федоров был арестован на квартире мещанки Марии Ивановой Зубковой, обысканной и арестованной по делу означенного союза. При задержании Федоров назвался сыном священника Владимиром Николаевым Фивейским и предъявил на эту фамилию паспортную книжку...»

И тут бы избежал худшего наказания Федоров, видимо, хороший конспиратор, — ничего у него не находят при обысках, нет вещественных доказательств его «государственных преступлений», но... сбежавшего Федорова разыскивает Ташкентский окружной суд. Поэтому столичная жандармерия докладывает: «Постановление это *(о высылке под надзор. — Ю. Г.)* не было приведено в исполнение ввиду передачи дела о Федорове... и высылке его, по установлении личности, в распоряжение Ташкентского окружного суда».

Виктора, теперь уже по этапу, везут в родной Ташкент. Снова допросы, очные ставки, дискуссии, которые не утихают в камере политических. Среди заключенных представители самых разных направлений, молодежь, порой не отдающая себе отчета в разнице между ними, жаждущая борьбы и решительных действий. Виктор Федоров готов пожертвовать всем, лишь бы скорее добиться свержения самодержавия.

— Власть давно прогнила, только на штыках и держится, надо не поддаваться, а народ поднимать! — настаивает он.

— Надо, если требует обстановка, уметь отступать, накапливать силы, сохранить организацию, — говорит мужчина в косоворотке. — Прогнила-то она прогнила, да только эксами, террором ее не свалишь... — Он поворачивается к молодому человеку в студенческой тужурке. — Храбрые вы, ребята, да толку чуть...

— А по-вашему, лучше затаиться? — отбивается студент. — Показать, что испугались?..

Очередной допрос.

— Вы знаете архитектора Аксентовича в Верном? — спрашивает следователь Виктора.

— Я уже говорил вам, что вообще никого не знаю из тех, кто вас интересует.

— Конечно, конечно, господин Федоров, — насмешливо бросает следователь, — а топографа Цагараева? Тоже не знаете? А что вы делали в Верном, после того как вас выпустили на поруки?

— Это еще тогда?.. — удивляется Виктор. — К родственникам ездил...

29 августа Виктора отправляли в город Казанлинск, где должен был состояться суд. Зеленый тюремный вагон с матовыми окнами, забранными решетками, был прицеплен в конце поезда.

На станции Казанлинск Федорова в вагоне... не оказалось!

Рассвирепевшие жандармы, встречавшие поезд, набросились на конвой.

— Мерзавцы! Сукины дети! — кричал побагровевший от злости ротмистр, вызванный из управления. — В Сибирь всех закатаю! — И тыкал кулаком в лицо перепуганного до смерти начальника конвоя.

— Так они... решетку перепилили, ваше благородие, — оправдывался тот, — виноваты, не углядели...

Телеграмма в департамент полиции: «...революционер Виктор Георгиев Федоров, подпилив решетку окна арестантского вагона, бежал 29 августа вечером со станции Ташкент. Указания о его задержании даны. Подполковник Васильев».

На телеграмме размашистая резолюция: «Запросить — привлечены ли к ответственности чины стражи?»

Железнодорожные жандармы из Ташкента в ответе уточняют, что побег совершен был в дороге. «...В окне подпилен лишь один прут, через окно бежать было нельзя. Ведется дознание, к которому привлечен весь конвой в числе 7 человек. Главным виновником оказывается рядовой Федотов».

Как бежал Федоров, чем ему помог или что прозевал рядовой Федотов, установить так и не удалось. Только поймать беглеца тоже не могли, хотя и была разослана во все концы очередная ведомость о «лицах, подлежащих розыску».

...Пожилой высокий человек с седеющей бородой, в стареньком, хотя и аккуратном вицмундире, медлен-

но идет по теневой стороне Долинской улицы к своему дому. Из переулка наперерез ему выходит моложавый, интеллигентного вида мужчина. Приподняв панаму, здоровается как со старым знакомым:

— День добрый, Георгий Петрович.

— Добрый день, — приподнимает фуражку Федоров, явно не узнавая мужчину. Но тот уже берет учителя под руку:

— Не удивляйтесь, Георгий Петрович, я вас хорошо знаю, а сейчас передам вам добрую весть... от Виктора.

— Что? — вздрогнул учитель, даже не решившись повторить имя сына.

— Ради бога, не волнуйтесь. Все очень хорошо. Виктор в безопасности. Ему помогли перебраться за границу. Сейчас он в Европе, мы дадим вам знать, когда получим новые вести. Только сами понимаете...

— Да, да... — шепчет одними губами Георгий Петрович, — как уж вас благодарить... — Он останавливается, достает платок...

— Вам плохо? — испугался мужчина.

— Нет, нет... От радости это...

— Вот и ваш дом недалеко.

— Вы не зайдете? Мы бы были...

— Спасибо, лучше не стоит. Прощайте, Георгий Петрович, не волнуйтесь, все наладится.

Расставшись с незнакомцем, принесшим столь добрые вести, Георгий Петрович выпрямился, подобрался и быстро, чуть не бегом дошел до дома. Анна Федоровна, встретившая его в прихожей, даже всплеснула руками от удивления — давно она не видела мужа таким счастливым. Он будто помолодел. Еще не дав жене опомниться, Георгий Петрович выпалил:

— Витя наш спасен, Аннушка, он в Европе!

— Батюшки-светы! — только и произнесла Анна Федоровна и бросилась к мужу на грудь. Дома никого не было, а супруги так и стояли обнявшись, забыв в эти минуты о всех своих горестях и невзгодах.

* * *

Заведующий особым отделом департамента полиции полковник Еремин перелистывает дело Виктора Федорова.

— Как это могло случиться? — спрашивает он од-

ного из своих помощников, повернув к нему раскрытую страницу с отчеркнутым красным карандашом абзацем.

Ротмистр пробегает отмеченные строки: «По агентурным сведениям 1908 года, Виктор Федоров после побега скрылся за границу, откуда в 1908 году будто бы приезжал в С.-Петербург... для совершения террористического акта над Высочайшей Особой, был арестован и содержался в «Крестах» под вымышленной фамилией...»

— Это явная ошибка, напутала агентура, господин полковник. Его обнаружили в Италии, потом в Париже, в Брюсселе, кочует туда-сюда, примкнул к левым эсерам-боевикам. У него подпольная кличка Виктор-военный, что-то он там у них, конечно, делает, юноша, безусловно, смелый, отчаянный даже, помните его побег из арестантского вагона?

— Да, да, припоминаю. Тем более важно глаз с него не спускать.

— Наблюдают. Вот бумагу посылаем...

Полковник подвинул к себе принесенный на подпись документ: «Заведующему заграничной агентурой... Департамент полиции просит Ваше высокоблагородие уведомить, не имеется ли в вашем распоряжении более подробных сведений о Викторе-военном».

Полковник подписал письмо.

Наблюдение за Федоровым усилилось, он и не знает, что разветвленная агентура русской полиции, провокаторы, пробравшиеся в ряды политэмигрантов, так интересуются им.

Некий Воронин, проживающий в Париже, докладывает, что «под председательством Богораза, брата литератора Тан-Богораза, состоялось собрание революционеров, на коем выступил некто Федоров...».

«По полученным полковником Эргардтом от агентуры сведениям, из Сан-Ремо в Италии приехал в Брюссель Виктор-военный (Федоров) и остановился в квартире Этера...

Федорова, по-видимому, вызвали Лебедев и другие сотрудники «Военного сборника» для участия в издании.

В Брюсселе состоялся вечер, сбор с коего был предназначен на издание этого сборника. Доходу получе-

но 500 франков, что дает возможность приступить к изданию...»

Неведомо Федорову, что и кто сообщает о нем в Петербург, но, как и многие политэмигранты, он с удовольствием прочтет номер журнала «Будущее», выходящий на двух языках — русском и французском. Заметка называется: «Русская тайная полиция в Париже».

«На страницах «Будущего» мы не раз сообщали имена и адреса чинов русской тайной полиции в Париже.

Сообщаем фамилию и адрес главного заведующего политическим сыском: Вальден-Эргардт, 21, Рю-де-Марше...

Эргардт в России служил при жандармском управлении в Житомире, был на Кавказе, в Петербурге... Мы скоро сообщим о парижских успехах этого иуды над иудами и его товарищах по ремеслу».

— Ай да молодцы! — Виктор от удовольствия пристукнул кулаком по столу так, что подскочила чашечка с кофе. Проходивший мимо гарсон с удивлением посмотрел на развеселившегося посетителя, выкрикнувшего что-то на незнакомом языке.

Это маленькое событие несколько рассеяло настроение Федорова, озабоченного серьезными проблемами, прежде всего подысканием приличного заработка.

В мае 1910 года он вступил в брак с землячкой — Марией Андреевной Альбицкой. Теперь уже и дочка родилась, Галочка, а вот устроиться по-человечески трудно. Мечется Виктор из города в город, из страны в страну в поисках работы и надежного пристанища. Пока же они чаще живут с Марией врозь.

Теперь не скажешь, как бывало: «Маман, дай рубль», самому нужно обеспечить семью. Тяжко жить в изгнании, а домой путь заказан. Дело не только в деньгах, хотя они, конечно, нужны. Дышится дома иначе: отец, мать, братья — всегда найдешь родную душу. Потом товарищи по подполью, серьезные, основательные люди были, а здесь все плетутся какие-то заговоры, только толку чуть. Сгоряча после побега ему казалось, что это и есть активная борьба, ради нее ничего не жалко. Все чаще задумывается Федоров о делах той части политэмиграции, с которой свела его судьба.

Сейчас главная проблема — работа. Он уезжает в

Бельгию, где ему пообещали приличное место. Ехать недолго — от Парижа до Брюсселя всего пять часов езды, а там рядом Антверпен, куда ему нужно.

До поезда еще несколько часов... Экономя деньги, Федоров зашел в дешевую маленькую столовку на улице Гласьер, прозванную «эсеровской». Ее содержат на пожертвования эсеров — родственников владельцев известной русской фирмы «Чай Высоцкого».

Подкрепившись, Виктор пешком отправляется на Северный вокзал. Хотя идти довольно далеко, он с удовольствием совершает эту прогулку. На улице, смешавшись с толпой, Федоров чувствует себя как-то независимее и свободнее. Его никогда не раздражают роскошные витрины магазинов, не вызывают зависти хорошо одетые беспечные люди, сидящие за столиками кафе. Ему просто нравится город, а все это: витрины, реклама, люди, фиакры — входит составной частью в то, что называется Парижем.

По Рю-де-Лафайет он выходит к вокзалу, забирает в багажной камере оставленный там небольшой чемодан и направляется к своему поезду.

В глаза бросилась реклама нордэкспресса: вагоны только первого класса в Берлин и Санкт-Петербург...

Грустное напоминание... Позавчера он был в Италии, сейчас во Франции, ждет его Бельгия, Россия же недоступна...

В мае 1912 года чиновник особых поручений при министре внутренних дел, а точнее глава зарубежной охранки, сообщает из Парижа: «...По собранным сведениям, проживающий в Антверпене... Виктор-военный прописался при приезде в означенный город Федоровым... В Антверпен он прибыл 18 декабря 1911 года из Феццано, в Италии, где жил на вилле Пароди...

Свою корреспонденцию он получает обыкновенно не по своему местожительству, а по адресу: 15, Рю Бреда, где помещается его небольшая мастерская обработки алмазов, в которой вместе с ним работает 5 или шесть рабочих».

— Ювелирную мастерскую открыл? Так разбогател? — вслух удивляется полковник Еремин, прочитав донесение.

— Я тоже был, как и вы, поражен, — улыбается помощник. — Но все разъяснили два письма, перехваченных нашими людьми. Весьма любопытно.

Письма эти очень хорошо показывают сложную жизнь молодой четы, метания Виктора:

«Милый Виктор, пишу на всякий случай, хотя не уверена, что письмо тебя застанет, может, ты и умчался куда-нибудь. Твоего последнего письма не поняла совсем, могу только написать одно: устраивайся где можешь и где хочешь и на сколько времени хочешь, я тебе помехой не буду, ведь ты это знаешь.

Пиши, где ты будешь. Если устроишься сносно, то приеду к тебе, а то устроюсь где-нибудь здесь в дешевом пансионе и перебьюсь до осени.

Пока прощай, пиши, как складываются дела, может, поищешь что-нибудь в Париже?

Спроси в аптеке горечь для пальца, спроси непременно...»

Последняя фраза в письме о «горечи для пальца» подчеркнута полицией и поставлен внушительный знак вопроса. Уж не зашифрованное ли это сообщение?

На самом же деле у Виктора давно побаливает палец. Еще в самом первом объявлении о розыске Федорова среди особых примет есть и такая: «На указательном пальце правой руки испорченный ноготь».

Видимо, не очень внимательны ищейки к своим же собственным документам, если пытаются расшифровать ничего не значащую фразу.

Письмо, отправленное 23 апреля, доходит до Виктора после изучения агентом на почте. Вот его ответ Марии:

«Дорогой мам! Место я взял и не могу оставить его. Полгода по меньшей мере должен буду проработать. Поэтому сделаем так: я останусь здесь и постараюсь сэкономить толику деньжат. Ты же оставайся в Феццано или переезжай в Сан-Ремо и живи до моего приезда.

Чувствую себя хорошо и вообще за своим здоровьем следить намерен. Вот и все.

Пишу в обеденный перерыв, поэтому спешу, не распространяюсь. В долги влезать не хочу ни под каким видом.

Прощай на полгода, целую Галчонка.

Твой Виктор».

Вот как выглядела на самом деле жизнь «хозяина» алмазной мастерской, боявшегося опоздать на работу с обеденного перерыва. Просто удалось устроиться гра-

нильщиком, что в случае удачи позволяло «сэкономить толику деньжат».

Осенью 1912 года все жандармские управления и пограничные пункты предупреждены о возможном приезде Виктора Федорова, «коего надлежит обыскать, арестовать, уведомив Ташкентский окружной суд и департамент полиции».

Это уже не первая ложная тревога по поводу прибытия Федорова.

Вернувшись из Бельгии в Италию, к своей семье, Федоров останавливается в Кави-де-Лаванья. Вместе с женой и несколькими знакомыми они выходят на прогулку. Им и в голову не приходит, что турист, фотографирующий свою спутницу, на самом деле охотится за ними.

«Имею честь представить Вашему Превосходительству, — доносит из Парижа глава резидентуры, — добытую наружным наблюдением фотографическую группу, на которой изображены проживающие в Кави-де-Лаванья Виктор Федоров, кличка «военный», его жена М. А. Ф.... неустановленный Сорокин, неустановленный Александр, неизвестное лицо...»

Услышал агент, как называли двух спутников Федоровых, одного по фамилии, другого по имени, а вот «установить», кто они, пока еще не удалось. Это полицейская терминология. В деле Федорова с ней можно познакомиться очень широко: письма «разрабатываются» — что означает выяснение всех названных имен и фамилий, адресов, меняются виды наблюдений за Виктором-военным.

Кави-де-Лаванья, Сан-Ремо, Санта-Маргарита — курортные окрестности Генуи — были с давних времен пристанищем русской политической эмиграции, ее цитаделью. Здесь долго жил Герман Лопатин, первый переводчик Маркса, знаменитый Кропоткин, множество других революционеров. Жили бедно, скудно, перебиваясь литературными заработками, уроками, скромной помощью из России, если было кому ее посылать. Легче всего здесь прожить в зимние месяцы, осенью, когда пустела знаменитая Ривьера. С приездом курортников большинство вынуждено переезжать в более отдаленные, дешевые для жизни места, в частности на Капри, где в то время цены на все были значительно ниже.

Итальянские власти не преследовали русских, но

по просьбе царского правительства французская политическая полиция имела в Сестри-Леванте свою агентуру для слежки за русскими. Вот и шли в Петербург донесения, перехваченная переписка, фотографии.

Вот откуда поступали сообщения о Федорове от «совершенно доверительных» до «совершенно секретных».

Одно из последних агентурных донесений, полученных в Петербурге из Франции перед войной, было очень кратким: «...Виктор Федоров («военный») остается жить в Ницце, где ему удалось получить место на 150 франков в месяц при редакции газеты...»

В первый день войны на Западном фронте германские войска вступили в Бельгию и Люксембург, захватили крепости Льеж и чуть позже Намюр, открыв своим армиям переход через реку Маас. Северные рубежи Франции сразу оказались под ударом. Началось приграничное сражение.

Бои, бои, бои...

Доброволец Виктор Федоров участвует в них с третьего дня войны. Пулеметчик русского батальона отлично отражает огнем вражескую атаку. Не прошло и месяца, как на его рукаве появились капральские нашивки. Сразу прибавилось ответственности, забот. Но выдастся свободный час, и вспоминаются дом, родные, безутешное горе Марии, провожавшей мужа на войну.

— Мы тут не перестали быть русскими, — убеждал ее Виктор, — не за царя, за Россию иду. Вот посмотри... — И он потрясал прокламацией русских волонтеров социал-демократов. — Видишь, тут ясно сказано: «Защита отечества — долг социалистов». Долг! Даже революционеры в бой рвутся, ты хочешь, чтобы меня подлецом посчитали?..

— Страшно, — прижималась к нему Мария.

— Немцы придут, страшнее будет... Там, дома, братья наверняка уже записались, а Петр, поди, воюет, на границе стоял... Нет, мне никак отсиживаться в кустах нельзя, тебе же стыдно будет... Не плачь, не плачь...

Подавив воспоминания, Виктор вернулся к начатому письму: «...Обо мне слишком не беспокойся. Народ у нас подобрался хороший, упорный. Маршальский жезл, который незримо лежит и в моем ранце, зовет вперед, вот я уже и капрал!.. Правда, война — это

совсем не то, что на картинках, но дело мужское. Стараемся...»

Недолгие передышки в разбитых прифронтовых селениях, где отмывается, отъедается, пополняет расстроенные ряды разноязыкое французское войско. Кто только не встретится в местном кабачке: солдаты линейных полков и алжирские стрелки в широких бурнусах, аристократы-гусары в голубых доломанах и марокканские стрелки в синих куртках и гигантских шароварах... В этой пестрой шумной толпе, заливающей дешевым вином вчерашние опасности, потерю друзей, приходит короткое забытье, а там снова на передовую.

Наступило первое военное рождество. Приятельница Марии, тоже жена фронтовика, показала ей полученное на Новый год необычное письмо от мужа: «Вы думаете, что рождественский праздник в окопах — вещь достаточно-таки скучная, не правда ли? Я рад сообщить вам, что он прошел очень оригинально и был не лишен даже внушительной красоты. Ровно в полночь с нашей стороны прекрасный баритон запел песню. Немедленно стрельба остановилась. По окончании песни с обеих сторон раздались аплодисменты. И вдруг на германских окопах мы увидели громадную надпись, освещенную разноцветными фонариками: «Желаем вам счастливого праздника». Через минуту из их окопов стали выходить люди с возгласами: «Товарищи! Товарищи!» Ни один из нас не выстрелил. Мы тоже вышли. Немцы протягивали нам сигары, мы поделились с ними шоколадом. Необыкновенное дружеское настроение царило вплоть до самого утра. Неправда ли, это нечто прямо невероятное? Однако это правда. Я смотрел на все это как во сне. Немцы предложили не стрелять и не сражаться в течение всего праздничного дня. И так было на самом деле до вечера, пока нас не сменил новый отряд».

— Какие молодцы! — воскликнула Мария, закончив чтение письма. — Неужели и в других местах так было? Ой, Виктор, Виктор...

В те дни на многих участках Западного фронта происходило по инициативе самих солдат фактическое перемирие-братание. Запоздавшее с доставкой письмо Федорова содержало подобное же сообщение: «...Между нами произошло братание, и с общего согласия устроено перемирие на 48 часов. Я видел, как мой лей-

тенант, офицер запаса, по профессии учитель, жал руку немецкого фельдфебеля. Удивительно, верно?

Когда эти факты стали известны в штабе, нам прочитали такой приказ: «Солдаты, не следует забывать, что вы находитесь на войне, что немцы — ваши враги и что, если кто-нибудь из вас будет застигнут при братании с неприятелем, он будет подлежать смертной казни». Вот так-то. Все же мы немножко попраздновали, вспомнив, что такое рождество и вас, наших дорогих. Будь воля солдатская, возможно бы, и договорились, как жить без обид, но дело вершат кайзеры. Вот и воюем дальше...»

Так в атаках и отступлениях, сменявшихся неделями ленивых перестрелок и артиллерийских дуэлей, новыми вспышками кровопролитных схваток прошли для Федорова первые полгода войны.

...На сером тусклом рассвете февральского дня капрал Федоров проснулся в большой канье — нише в стене окопа. Он лежал на соломе почти у самого входа и, зябко поежившись, натянул до подбородка свою видавшую виды шинель. В бледном сверкании пролетевшей немецкой ракеты он увидел солдата с ведром, направлявшегося за утренним кофе. Тут же, за траншеями, разорвался немецкий снаряд, за ним другой. Прошелестели ответные снаряды французов и ухнули где-то в немецких линиях.

Федоров спокойно считал выстрелы. Их было поровну с одной и другой стороны, что-то вроде утреннего «приветствия».

Принесли кофе и хлеб, солдаты, просыпаясь, доставали свои жестяные кружки. Потом менялись дежурные у бойниц, Федоров послал сменить пулеметчиков. Начал моросить дождь, словно загасивший боевой пыл противников, молчали ружья и пулеметы.

Зарывшись в стылую, искореженную взрывами землю, солдаты играли в карты, перечитывали письма из дома, обсуждали слухи о скором отводе на переформирование. Вернувшиеся из сторожевого охранения сушили промокшую одежду. Остальные томились от безделья.

В середине дня немцы открыли ураганный огонь. Это предвещало атаку. Зазвучали команды, свистки сержантов. По размокшим, скользким траншеям, ходам сообщения солдаты кинулись на свои боевые посты.

Потоком огня ответила французская артиллерия, взрывы сотрясали землю, серое небо окрасилось заревом пожаров.

Федоров со своими пулеметчиками приготовился к отражению атаки.

Разрывы немецких снарядов ложились все ближе... Дикий грохот рвал барабанные перепонки, солдаты зажимали уши руками.

— Санитара! Носилки!.. — донесся в паузе между разрывами крик пулеметчиков. — Капрал ранен!.. Санитара!..

Потерявшего сознание Федорова уложили на носилки. Окровавленное кепи прилипло к волосам, побурела от крови штанина. Осколки поразили его сразу в нескольких местах.

— Бегом! — торопили санитаров пулеметчики, помогая опустить в ход сообщения носилки.

Это случилось 23 февраля 1915 года.

Федоров даже не успел испугаться, страх пришел, когда вернулось сознание, но это было уже в госпитале: «Неужели инвалид?.. Что с ногой, вдруг отнимут?..»

— Вам повезло, капрал, — успокоил его хирург, — ничего не задето важного, еще повоюете...

Виктор сразу поверил симпатичному доктору с седеющей бородкой клинышком — эспаньолкой, только спросил:

— Долго тут пробуду?

— Через два-три месяца будете с товарищами распевать свою «Розали».

Звучным женским именем французские солдаты окрестили штык, и песни о «Розали» горланили на всех фронтах, распевали в кабачках отпускники.

Как только стало получше, написал домой брату Антонию в Чернигов. Там же находилась и семья старшего брата Петра, командовавшего на фронте батальоном. И отец Георгий Петрович, приехавший погостить у сыновей и внуков.

О том, что есть вести от Виктора, отец упоминает в своем письме к жене, посланном в Ташкент... «Тоня *(Антоний Георгиевич. — Ю. Г.)* имеет от Виктора открытку. Был ранен шрапнелью: голову, лицо поцарапала и мякоть ноги пробила. Лежал в лазарете, уход хороший, теперь поправился и снова идет на фронт...»

Никаких сетований, скрыта, спрятана тревога за воюющего во Франции сына, за других, сражающихся в России, строгое мужское письмо.

Виктор тоже писал о себе сдержанно, чтобы не добавлять родным тревог, даже поспешил сообщить, что поправился, хотя все еще долечивался в госпитале. Ему нужно было выйти абсолютно здоровым. Пока болел, пришло решение осуществить заветную мечту — стать летчиком. Он уже навел справки, где и как хлопотать, теперь только одна забота, чтобы ранения не подвели.

Нетерпение Виктора подогревала его необыкновенная вера в безграничные возможности авиации. Запомнилась ему тревожная ночь с субботы на воскресенье 21 марта. Еще прикованный к госпитальной койке, он проснулся от гудков пожарных автомобилей, мчавшихся по улицам Парижа. Через несколько минут погас в палате дежурный свет. Уже никто из раненых не спал. С трудом доковыляв до окна, Виктор увидел погруженный во мрак город и разрезавшие тьму ночного неба лучи мощных прожекторов с Эйфелевой башни и Триумфальных ворот. Еще через какое-то время прожекторы осветили на небе движущееся огромное веретено — немецкий «цеппелин»... Загрохотали зенитки, рядом с дирижаблем вспыхивали высвеченные шапки разрывов, но золотистая сигара продолжала спокойно свой путь...

— Аэроплан бы сейчас! — крикнул Виктор.

— Был бы здесь Гарро! — поддержал его кто-то из соседей по палате, сгрудившихся рядом у окон.

Очень далеко ухнули взрывы бомб.

— Да что же это такое! — волновались раненые. — В самом деле, где самолеты?..

Дирижаблей было четыре.

Но вот и аэропланы поднялись с аэродрома Бурже и отогнали ночных разбойников.

Наутро стало известно, что бомбы с дирижаблей упали на улицу Дам, в Батиньоль и Нейни. Пострадали Компьен и Сен-Жермен. Ранено было всего несколько человек на окраинах и предместьях Парижа.

Среди соседей Федорова были и артиллеристы. Их допекали укорами:

— Хороши пушкари, в такую махину попасть не могут!..

— Спасибо летчикам, хоть убраться фрицев заставили.

Другим событием, вызвавшем всеобщее негодование, стало варварское нападение немецкой подводной лодки на английский трансатлантический пароход «Лузитания», где погибло более полутора тысяч женщин, детей, мирных граждан, плывших из Нью-Йорка в Европу.

— Надо подводные лодки с аэропланов топить, — уверенно заявил Федоров, когда в госпитале бурно обсуждали этот пиратский акт.

— Разве увидишь под водой? — засомневался улан.

— Должны быть видны. В море вода чистая, прозрачная...

— Это смотря на какой глубине...

После недолгих споров сошлись на том, что все же можно с воздуха обнаружить подводную лодку.

— Тебе бы в летчики, Виктор, ты бы показал бошам, — беззлобно подтрунивали товарищи.

Федоров отмалчивался, он никого не хотел посвящать в свою заветную мечту. А вдруг сорвется?

Выписавшись из госпиталя, он с помощью все того же полковника Игнатьева сумел добиться перевода в авиацию.

* * *

Четыре месяца обучения в Дижоне промелькнули почти незаметно. После полугода окопной жизни и надоевших госпитальных будней Федоров попал в романтический мир молодой авиации. Ему было интересно все: занятия в классах, практические работы у самолета в ангаре, а самое главное — полеты. Даже запах бензина и горелого касторового масла на аэродроме казался необыкновенно приятным.

Не давало скучать и несколько бесшабашное, веселое братство будущих летчиков, опьяненных исключительностью избранного ими нового рода войск.

Виктор знал довоенное стихотворение Блока «Авиатор» и часто повторял запомнившуюся строфу: «Уж в вышине недостижимой сияет двигателя медь... Там, еле слышный и незримый, пропеллер продолжает петь...»

В кругу курсантов то и дело слышались имена известных всей стране героев воздушных баталий: Гар-

ро, Гинемера, Наварра, Фонка, Брокара. Раньше всех завоевавший титул «короля воздуха» Пегу сумел и в боях приумножить свою силу. Молодежь знала все и обо всех. По рукам ходили затрепанные номера журналов с описаниями их полетов, первых схваток в воздухе. Прочитанное обрастало множеством невероятных подробностей, передававшихся из уст в уста.

В маленьком кафе подле аэродрома не умолкали по вечерам шумные споры о достоинствах аппаратов, ближайшем будущем военной авиации, неписаном кодексе авиаторской чести. Хотя Федоров старше многих, успел узнать войну не по рассказам, он тоже был увлечен общим настроением и чувствовал себя совсем юным. Ему очень понравились слова Гарро, вычитанные в журнале, где описывалась традиционная встреча знаменитых летчиков. Собравшись, как всегда, во вторник на Елисейских полях, они в самый канун войны разбирали достоинства своих аэропланов. Гарро отстаивал преимущества легкого, одноместного:

— На своем моноплане я не боюсь никакого вражеского аппарата, с улыбкой пролечу над ружьями и пушками врага, буду делать что хочу, никому меня не остановить. Легкость и быстрота — вот залог свободы в воздухе...

Федоров мечтал вот так, с улыбкой, подняться и пронестись над немецкими окопами, разведать скрытые неприятельские силы, потом сбить на глазах у своей пехоты вражеский аэроплан, как этот сделал Гарро...

Но после школы сержанта Федорова определили в тыловую транспортную часть: доставка почты, срочных грузов, облет новых аппаратов... Что же это, люди воюют, а он?..

Федоров начинает планомерную «осаду» командования:

— Прошу перевести в боевую эскадрилью.

— Не спешите, сержант, должен кто-то летать и здесь. К тому же вы были так серьезно ранены...

— Я абсолютно здоров, очень вас прошу...

Так повторялось несколько раз. В самом начале 1916 года, когда развернулись особенно напряженные бои под Верденом, Федоров добивается желанного перевода. Радость его велика еще и оттого, что послан в знаменитую эскадрилью «аистов».

Почему именно эта птица стала эмблемой фран-

цузских летчиков-истребителей, которыми командовал Брокар?

После франко-прусской войны 1870 года, когда Эльзас отошел к Германии, большинство населения горевало о разрыве с Францией, считая ее своим подлинным отечеством. Уроженец Эльзаса художник Ж. Жюндт, приезжая в родные места, чувствовал себя там под игом чужеземцев, и разговоры с близкими всегда сводились к одному: «Кто же освободит нас, наконец?..» Однажды маленький племянник художника, услышав тот же вопрос, поспешил утешить дядю:

— Освободят аисты и трубочисты...

Вернувшись в Париж, художник рассказал об этом эпизоде своему другу — знаменитому писателю Альфонсу Додэ. Так родилась популярная во Франции сказка Додэ «Аисты», которая была опубликована в 1884 году. Иллюстрации к ней сделал Ж. Жюндт. С тех пор аисты стали символом освобождения Эльзаса и Лотарингии от немецкого владычества.

Семья «аистов», которая разрослась до дивизиона из четырех эскадрилий, прославила себя именами выдающихся асов. Рядом с этими героями воздушной войны предстояло проявить себя и Федорову.

Прилетел он в группу на разведывательном двухместном самолете «кодрон», который использовался и для бомбардировок, уступая в скорости и маневренности «моранам», «ньюпорам», считавшимся истребителями. На таком аппарате много сложнее добиться успеха, о котором мечтал Федоров.

С первых дней пребывания на фронте он подружился со своим механиком и одновременно прекрасным пулеметчиком, наблюдателем солдатом Пьером Ланеро. Их аэроплан всегда был готов к вылету, и Федоров первым вызывался на патрулирование, разведку, любое боевое задание.

Летчик держался скромно, никогда не жаловался на утомление, вылетал в бой как на праздник.

И очень скоро в эскадрилье было сказано вслух о новом летчике:

— Славный малый, очень спокойный...

— И чертовски отважный.

Разговор этот происходил 21 февраля, когда шли непрестанные напряженные бои не только на земле, но и в воздухе.

Об этом дне Виктор Федоров пишет своему другу, петроградскому журналисту Н. Потемкину, так:

«На моем аппарате два пулемета и карабин. Это было 21 февраля. Я проснулся довольно рано. Умывшись и одевшись, не спеша направился к авиационному полю, когда вдруг услышал артиллерийскую пальбу и через минуту тяжелые взрывы бомб.

Было еще темно, но я уже увидел над мирным городом немецкий аэроплан, который, сбросив бомбы, поспешно уходил из-под огня французской артиллерии.

Я бегом бросился к ангарам, где был мой аппарат, но опоздал. Немец ушел.

Между тем вышло солнце, поле оживилось — механики стали выводить аппараты из ангаров. Через полчаса появились офицеры.

Капитан, командир эскадрильи, как и все мы, возмущенный набегом на мирный город, ходил, заложив руки в карманы, и о чем-то думал, потом вдруг остановился передо мной и сказал:

— А что, если бомбардировать их авиационное поле?

— Это было бы очень хорошо, капитан, — ответил я.

Через минуту начались приготовления. К девяти часам все было готово, и четыре аппарата взвились в воздух.

Черт возьми, какая чудесная картина — эскадра в воздухе!..»

Они перелетели линию фронта, вышли на немецкий аэродром, что находился в двадцати километрах от передовой, несмотря на зенитный огонь, удачно сбросили бомбы и развернулись обратно.

Федоров немного отстал. Он шел на высоте три тысячи метров и видел, как намного ниже, в районе передней линии, начали рваться снаряды французской артиллерии. Летчик стал осматриваться вокруг и заметил немецкий аэроплан, по которому и стреляли пушки.

«...Я стал быстро, полными моторами спускаться на него. Он шел навстречу. Оба мы делали около 140 километров в час.

Ты поймешь, что расстояние, разделявшее нас, исчезало с головокружительной быстротой. Вот мой немец прошел подо мной. Я останавливаю моторы, па-

даю и крутым поворотом беру немца в хвост... Затрещали два пулемета (его и мой), немец колыхнулся и полетел вниз...

В это время я был на высоте 2600 метров. Я его оставил и продолжал свой путь... Немец сломался в воздухе, перевернулся на спину и упал на хвост в 3—4 километрах позади наших линий...»

В тот самый вечер, когда друзья поздравили Федорова за ужином с первой победой, Виктор старался всячески скрыть свое волнение, свою радость, хотя они и рвались наружу. Посидев немного в баре, который был тут же, в эскадрильской столовой, он вышел в парк. Отойдя подальше от дома, он дал себе волю и в полный голос запел...

Эдуард Меос, которому случилось услышать его в один из таких редких случаев, записал в дневник: «Он обладает очень красивым баритоном, но почему-то никогда не поет на наших эскадрильских вечеринках в столовой. И вот сегодня вечером он пел в парке русские песни!.. Я слушал его с наслаждением, вспоминая родной дом. По-моему, с таким голосом он мог бы петь в опере...»

Письмо Потемкину отправлено в марте. Оно было большим, чем-то вроде отчета о самой волнующей поре в жизни боевого летчика, спрессовавшейся для него в несколько необыкновенных недель.

«...Мой второй немец, — продолжал Виктор свой рассказ другу, — дался мне настолько легко, что говорить о нем не хочется...

Мой третий немец достался довольно дорого. Я вернулся с сильно поврежденным аппаратом, получил 17 пуль под мотор. Их было четверо. Они атаковали один французский аппарат, когда я их заметил. Я выбрал того, что потолще, и стрелой упал на него сверху. Выпустил в него 350 пуль.

Он стал падать, но сгоряча я залетел далеко в их линии, чем трое других тут же воспользовались. На три пулемета я отвечал карабином и разными маневрами успел отбиться и благополучно вернулся в наши линии. Это было 14 марта...»

Эта победа оказалась двойной: сбил вражеский аппарат Федоров, а из карабина стрелял его боевой соратник Ланеро и тоже поразил врага.

«Солдат Ланеро, пулеметчик ловкий и полный хладнокровия, уже атаковал множество вражеских са-

молетов. 14 марта он сбил один около французских линий», — цитирует приказ по армии Федоров, продолжая письмо к другу: — А вот 19-го мои два боя, которыми очень горжусь.

В пять часов утра я с одним из пилотов нашей эскадрильи отправился с миссией не допускать немцев к нашим линиям.

Я спокойно патрулировал над указанным участком, когда заметил своего товарища, окруженного пятью немцами. Я бросился туда. При моем приближении немцы повернули хвосты. Товарищ мой вернулся и улетел к аэродрому. Таким образом, я остался один.

Через полчаса заметил трех немцев, перешедших линии в моем участке. Немедленно атаковал первого, но он необычно ловкими маневрами всякий раз ускользал из поля обстрела моего пулемета, не переставая целить в меня. Я гонялся за ним минуты две. Между тем подошли еще двое других, тогда я атаковал одного из них, который после тридцати выстрелов свернулся на крыло и стремительно полетел вниз. Взялся за третьего, он после двадцати выстрелов пустился наутек. Только теперь я мог снова взяться за первого, поймал его через минуту, после короткого боя он тоже обратился к бегству.

Что до меня, то я остался еще минут десять здесь и затем вернулся на аэродром, чтобы исправить испортившийся пулемет...»

Один против трех! Таким боем мог бы гордиться любой из «аистов». Несколькими днями раньше, Федоров не побоялся вступить в схватку сразу с пятью аэропланами... Удивительно мужество и мастерство русского авиатора, никогда не считавшего, сколько перед ним врагов. Вот уж к кому по праву можно отнести строки поэта: «Есть упоение в бою, у самой бездны на краю...»

Поразительно и другое, как выдерживали акробатику воздушных боев хрупкие, ненадежные аппараты, которые и сегодня можно увидеть в музее авиации, что находится в Медоне под Парижем. На таком летать страшно, не то что воевать.

Итак, вернувшись победителем, Федоров принял поздравления товарищей, дождался, пока устранили неисправность в пулемете, и снова в бой: «...После полудня меня и еще двух товарищей послали конвои-

ровать четыре тихоходных фотоаэроплана. Но один из товарищей не мог перелететь линии фронта, другой потерял нас, и я остался один.

Мои протеже принялись за работу. Я летал над ними, зорко исследуя горизонт. Надо сказать, что мои тихоходы совершенно беззащитны вследствие своей ничтожной скорости и совершенной неповоротливости. Для любого немца такой тихоход забава...

Летая таким образом, я заметил шесть немцев в разных направлениях, группировавшихся с очевидным намерением атаковать наши тихоходы.

Вот два немца уже близко. Я падаю между ними и охраняемыми мной. Завязывается горячая перестрелка. Один немец скользнул... падает. Беру другого. Пулемет опять портится. Мой механик не теряет головы — тут же исправляет пулемет...»

Пока Ланеро возится с пулеметом, Федоров акробатически маневрирует, чтобы не поставить себя под пули, но из боя не выходит.

Раздалась короткая очередь, пулемет налажен, и Виктор тут же бросается в атаку. Обращает в бегство одного, потом другого, продырявив ему крылья. Снова отказывает пулемет, Ланеро берется за карабин...

Не ведая страха, солдат и сержант ведут неравный бой, заставляют противника улепетывать на свою территорию. Одного из них можно было бы попытаться догнать и, возможно, добить, но Федоров помнит о своих беззащитных товарищах и конвоирует их до аэродрома. И тут он начеку — караулит их, пока не сели.

Как знать, может быть, живут сейчас во Франции дети и внуки тех летчиков, которых он с риском для жизни спас от верной смерти?

Капитан Брокар объявляет приказ маршала Жоффра о награждении Виктора Федорова Военной медалью: «Сержант-пилот Федоров — пилот, полный отваги и смелости, никогда не упускает случая атаковать неприятельские аэропланы. 14 марта 1916 года он сбил немецкий аэроплан в районе вражеского расположения. 19 марта выдержал два боя, каждый раз атакуя три неприятельских аэроплана. 21 марта сбил неприятельский аэроплан, упавший в наших линиях».

Описан Федоровым и этот бой 21 марта. Он «...происходил в очень благоприятных условиях — один на один. Пулемет противника был повреж-

ден первым выстрелом. Пилот, очевидно, потерял голову, когда я стал его атаковать...»

Все французские газеты публикуют приказ Жоффра, портреты Федорова. Он стал одним из самых популярных авиаторов Франции.

Получив трехдневный отпуск, Федоров едет в Париж. Его узнают в поезде, незнакомые люди останавливают на улице, какая-то дама прикрепляет ему рядом с орденом букетик фиалок, его зазывают на чашечку кофе, аперитив...

Париж военного времени все тот же многолюдный, многонациональный, оживленный город, но в толпе много солдат всех родов войск, здоровые и на костылях, с руками на перевязи. Женские костюмы стали походить на военные мундиры, повторялись и их цвета: защитный или голубой, маленькие шляпки, короткие юбки. На молодых мужчин в штатском смотрели косо. Надписи звали к осторожности, бдительности: «Молчите! Вас слушают вражеские уши». Город уже узнал тревожное завывание сирен, оповещавших о приближении германских «цеппелинов», жители научились прятаться в метро, читать короткие сводки с фронта и жуткие списки убитых.

Герои сражений, честные и мужественные воины, те, кто без расчетов и выгоды исполнял свой долг, вызывали к себе искреннюю признательность и любовь... Теперь это испытал на себе и Виктор Федоров.

Вернувшись из короткого отпуска, он полушутя, полусерьезно отвечал на расспросы:

— Ну ее к дьяволу, эту проклятую славу! Эти неистовые парижане не дают мне проходу. Зайдешь в кафе выпить стакан аперитива, как все сидящие за столиками вскакивают и начинают аплодировать. Я, конечно, драпаю из кафе. На улице та же история, наседают со всех сторон, заглядывают в лицо, заговаривают. А газетчики! «Два слова о ваших переживаниях, пожалуйста, для нашей газеты, господин Федорофф!» Не поеду больше в отпуск!..

— Не волнуйтесь, Виктор, — шутливо утешал его Наварр, один из популярнейших асов, — от славы во Франции еще никто не умирал. Вы знаете, что Вольтера слуга будил неизменной фразой: «Вставайте, мсье, вас ждут великие дела». Так и нас с вами тоже, не так ли?..

— Не знаю, что мне скажет завтра утром весто-

вой, но дела действительно ждут, — сказал, взглянув на часы, Жюль Ведрин.

— Очередное рандеву? — поинтересовался лейтенант Эрто.

— Да, с красоткой...

Федоров с особым уважением относился к Ведрину, впрочем, как и все остальные. Мировой рекордсмен в дальних перелетах еще до войны, Ведрин выполнял специальные задания. Человек глубоко штатский, он был на редкость бесстрашен и упрям. Рассказывали, как однажды, приехав из штаба армии, озабоченный Брокар поделился с ним необычным поручением, которое только что получил:

— Мне предложили новую, очень опасную работу, совсем непохожую на нашу охоту за бошами. Ломаю голову, но не вижу в группе никого, кто бы мог ее выполнить.

Еще не зная, о чем речь, Ведрин тут же обиделся и резко заметил:

— Да, но есть я!..

— Наверное, поэтому я с вами и советуюсь, — нашелся Брокар.

Задание и впрямь было сложным и смертельно опасным: доставить в немецкий тыл разведчиков, а потом в назначенное время вывезти их обратно. Кроме всех трудностей, связанных с перелетом линии фронта, посадкой в безлюдном месте на случайном поле или лесной опушке, шпионов ждал в случае поимки узаконенный расстрел.

Ведрин первым пошел на это задание. Он и его пассажир были в штатском, без всяких документов, что могло спасти от казни, если попадут в плен.

Успешно совершив первый рейс, Ведрин стал их повторять, нередко в драматических ситуациях, но всегда возвращался. Его «моран», который он почему-то насмешливо называл «коровой», стал на фронте легендарным. За голову Ведрина немцы назначили большую награду, но ни разу им не удавалось застичь его во время посадки в их тылу.

После столь удачного начала Ведрин поделился опытом с товарищами, рассказал им о своих маленьких хитростях и подстерегавших десантника опасностях, чтобы и они могли с меньшим риском летать в тыл к врагу. Первым повторил опасный рейд Наварр, за ним и другие.

Ждал своей очереди Федоров, заявивший Брокару, что не может быть в стороне от порученного группе дела. Получив обещание командира, он продолжает свои боевые вылеты.

«...Первого апреля сталкиваюсь с немцем один на один. В несколько мгновений расстрелял его, и он камнем полетел вниз. Я следил за его падением... Вдруг затрещали в моем аппарате пули. Я еще не вполне понял, в чем дело, когда один из резервуаров бензина был пробит, руль наполовину сорван, несколько перекладин перебито... Маленький «фоккер» напал на меня сзади, когда я зазевался на сбитого немца...»

На израненном самолете Федоров сумел дотянуть до аэродрома и, что было еще труднее, посадить почти неуправляемый аппарат.

Вечером в столовой Федоров увидел своего земляка — Меоса. Юноша был в радостном, возбужденном состоянии, ему явно хотелось подойти к Виктору Георгиевичу, но тот был занят разговором с двумя летчиками, и Меос, поклонившись издали, сел за свободный столик, поглядывая время от времени на Федорова.

— Что это наш малыш сияет как медный таз? — спросил Федоров у своих собеседников.

— Артиллеристы прислали подтверждение, что он «колбасу» сбил.

— Ну вот, а не поверили. Надо его поздравить. — Федоров встал и сам подошел к Эдгару.

— С победой! Как это произошло, мне ведь не довелось попадать на «колбасы», трудно, наверное?

Атака змейкового аэростата и в самом деле была опасным делом. Не один летчик погиб из-за кажущейся простоты схватки с неподвижно висящей «колбасой». Одни попадали под огонь наблюдателей, вооруженных пулеметом, другие погибали при взрыве баллона, случалось, врезались в его оболочку и падали вместе с нею на землю.

В боевой практике известны и такие случаи: немецкий «альбатрос» атаковал в районе Мэкса французский аэростат. В его гондоле находились два американских офицера из экспедиционного корпуса: Нийблинг и Кароль, оба лейтенанты. Считая, что перед ним беззащитные жертвы, немецкий летчик начал расстреливать их из пулемета. Нийблинг выхва-

тил кольт и выстрелом из револьвера убил летчика, за что был награжден Военной медалью. Позже, под Свеаборгом, русский летчик-наблюдатель, стреляя из нагана, сбил атаковавший его аэроплан.

Обрадованный столь желанным вопросом, да еще заданным в такой деликатной форме, Меос не замедлил с ответом:

— Понимаете, Виктор Георгиевич, подлетаю к передовой линии, дым стоит, пыль поднялась, вижу, что наши за сутки вперед ушли, клином врезались, а по ним артиллеристы шпарят... И тут увидел у бошей аэростат километрах в десяти за фронтом. Высота уже была у меня хорошая, сразу руль от себя и на него... Немец в кабине из ручного пулемета и по мне... На земле забегали, лебедку крутят, спускать его начали, а я уже стреляю... Подошел из-под ветра... И в упор почти... Честно скажу, жутко... Пулемет прямо в тебя нацелен, лицо даже вижу немца... Как я не зацепился за «колбасу», сам не пойму, рванул ручку... А из оболочки уже желтое пламя вырвалось, прямо над ним проскочил...

— Молодец, молодец... Ничего не скажешь... Теперь звездочка обеспечена.

Меос уже был награжден Военным крестом, за сбитый аэростат полагалась алая звездочка на орденскую ленту.

— А где ботинки, малыш? — продолжал расспрашивать Федоров.

— Ну, я тут ничего такого не сделал... А вообще, здорово вышло.

— Расскажи, меня ведь не было.

Федорову хотелось доставить удовольствие самому юному «аистенку», а к тому же насладиться разговором по-русски.

Случай, о котором спросил Федоров, был продолжением выдумки, родившейся на войне. Темпераментные и насмешливые французы не только не уклонялись от воздушных боев, но сами искали их, прибегая к своеобразной процедуре вызова врага на поединок. Если в рыцарские времена приглашением к бою служила брошеная перчатка, то летчики швыряли на аэродром бошей старый сапог. Немцы воспринимали это как неслыханное оскорбление, и нередко с их аэродрома тут же взлетал аэроплан, чтобы наказать нахала. Но попытки отомстить обидчику стали кон-

чаться плохо: французский летчик пикировал на взлетающий самолет и легко припечатывал его к земле. Все авиаторы знали историю со знаменитым летчиком лейтенантом Тарасконом, которому после ранения ампутировали ногу, но он научился летать с протезом. Однажды его протез раздробила немецкая разрывная пуля. Получив новую «ногу», Тараскон прикрепил к сломанной записку: «Вы взяли мою ногу, так теперь возьмите и это», бросив протез как вызов на аэродром истребителей, что доставило французам немало веселых минут.

Последнее время «аистам» творили неприятности «черные дьяволы» — окрашенные в черный цвет «фоккеры» баварской эскадрильи. Вот и решили вызвать их на дуэль. Меос пожертвовал свои солдатские сапоги, в которых прибыл из России. Ему и поручили их бросить, в то время как группа «аистов» будет барражировать в стороне.

— Я подошел один, с выключенным мотором, спикировал, бросил свои ботинки и удрал — пулеметы такой огонь открыли... На земле забегали, два самолета выруливать стали вдогонку за мной, а их тут наши и подкараулили. Ни один не взлетел.

Продолжая беседовать, они вышли в сад. Разговор перекинулся на воспоминания о Петербурге, где вырос Меос в семье литографа Монетного двора. Юноша рассказывал, как увлекся авиацией, о полетах на Коломяжском поле...

— А я был там, да и то один раз, на скачках, — грустно протянул Федоров, — ведь скоро белые ночи... Домой не тянет?

— Пока нет, — честно ответил Эдгар, — тут так интересно...

«Мальчик, — подумал Федоров, — для него война — приключение. А Петра нет... — вспомнил он погибшего на фронте брата, — как мама, отец?..» И потекли мысли о доме, родных, о том, что не видел отец еще своей невестки и внучки, о Семене, сидящем в тюрьме...

Мешались, перебивая друг друга, теплые чувства к родной земле, тоска по ней и горькая обида за то, как устроена российская жизнь. «Вот разобьем немцев...» И опять о Петре, которого любил больше всех. «Отомщу за тебя, клянусь...»

Так прошел этот вечер. Не возвращаясь в столо-

вую, двое русских летчиков пожелали друг другу спокойной ночи и разошлись по своим комнатам.

Наутро аппарат Федорова все еще не был готов. Капитан Брокар, у которого было много командирских забот, предложил погрустневшему пилоту свой самолет.

«...Я отправляюсь в обычный воздушный патруль на аппарате значительно менее быстроходном, неповоротливом, тяжелом на подъеме...» — писал Виктор другу.

Вместе с Федоровым неизменный Ланеро. И опять три самолета противника, три «фоккера» идут на французскую сторону. Один против трех на неповоротливом тихоходе? Можно, более того, разумно уклониться от встречи при подобном неравенстве сил, и никто не сочтет это решение трусостью. Даже мысль такая не приходит Федорову в голову. Он делает то же, что и всегда, — атакует первым.

Раскручивается в воздухе головокружительная смертельная карусель. Трещат пулеметы. Чертят свои смертоносные трассы светящиеся пули. Улучив момент, Федоров ловит на мушку и прошивает длинной очередью один из «фоккеров». И тут же сильная боль пронзает ногу... Нет сил нажать на педаль... Надо уходить.

Пьер Ланеро отстреливается от осмелевших противников.

«Нога разбита, управлять аппаратом немыслимо. Я делаю почти нечеловеческое усилие, чтобы не потерять сознание. Наконец я вне линий *(над своей территорией. — Ю. Г.)*. Надо выбрать место, чтобы опуститься. А местность холмистая, сплошь покрытая лесами... Вижу маленькую плешь, опускаюсь... Плешь пересечена проволочными заграждениями, но другого выбора нет... И вот с искусством, которого я совсем за собой не подозревал, опустился, ничего не сломав, не разбившись. Быть может, это просто чудо...»

Снова имя Федорова у всех на устах, снова высокая награда, офицерское звание.

Вот тогда и был издан маршалом Жоффром приказ со словами, обращенными к Федорову: «...Вы удвоили славу, покрывшую знамена верденской армии...»

Ранение оказалось серьезным, Федорову делают

операции сустава, его очень беспокоит — сохранится ли подвижность ноги, иначе не сможет летать.

Раненому ненавистен госпиталь, особенно когда уже ничего не болит, а нужно томительно ждать заживления раны. Вот уже несколько дней Федоров не может успокоиться, вспоминая подробности событий в Курландоне летом 1915 года, рассказанные ему в госпитале одним из очевидцев.

Многие русские добровольцы были зачислены в иностранный легион. Это особое формирование, куда до войны принимали преступников, авантюристов, беглых каторжников любой национальности, под любым именем. В пустынях Сахары, африканских джунглях легионеры вели войны с восставшими против колонизаторов племенами, усмиряли мятежников, не гнушаясь самыми зверскими расправами. За эту службу они по истечении договорного срока получали все гражданские права и французское подданство, если его не имели раньше. Легион — шайка головорезов.

Командовать таким сбродом могли только подобные им самим подонки, особенно младшие офицеры.

Батальон легионеров был отведен на отдых в селение Курландон. Пьяный сержант увидел в таверне четверых русских легионеров и приказал им уйти. Они ослушались. Сержант ударил одного из русских по зубам, ему дали сдачи. Началась драка, перешедшая в избиение русских. Студента Киреева раздели донага, заткнули рот тряпкой, вымазанной ружейным маслом. Всех русских арестовал патруль. Офицеры, испугавшись бунта, вызвали жандармерию и арестовали еще других русских, находившихся в городке.

На следующий день уже заседал военно-полевой суд.

Жандармский полковник, производивший следствие, сказал на суде:

— Эти люди не отказывались сражаться. Они только просили, чтобы их перевели во французские полки.

Подсудимые повторили ту же просьбу.

Суд был скорым, и решение его позорным: восемнадцать человек приговорены к каторжным работам сроком до десяти лет. Семь человек: Николаев, Петров, Шапиро, Брудек, Гельфанд, Дикман и Арта-

монов — в тот же день были расстреляны перед фронтом батальона...

Они умерли с криком:

— Да здравствует Франция! Долой легион!

Русский военный агент полковник Игнатьев, как только услышал об этом, бросился хлопотать о помиловании, но оно опоздало...

Как тогда, когда дошла до Федорова ужасная весть, так и теперь, спустя год, он не мог успокоиться. Эту кровавую расправу осуждали его боевые товарищи французы, им было стыдно за отчизну, запятнавшую себя неслыханным позором, но думать об этом Федоров спокойно не мог. С еще большей силой тянет его в Россию, но ведь он в списках государственных преступников... Может быть, подвиги в армии союзников откроют путь на родину?

«Теперь, после выздоровления, — пишет он Потемкину, — наверняка и безнаказанно в Россию. Очень уж я здесь «выслужился» — все военные награды французской армии получил за две недели. А у меня такое безумное желание послужить России — там умереть страшно не будет. Мне и здесь не страшно, но ведь не свой, чужой я... А в России...»

Однако вернуться в Россию, как этого хотелось, Федорову все же не удается. Провинности его не забыты, в русскую армию его не возьмут, а вот попасть в тюрьму или в лучшем случае в ссылку вполне вероятно. Так ему объяснил один из знакомых, работавших в русском посольстве.

— Не рискуйте, Виктор Георгиевич. И нам всем, кто вами гордится, будет бесконечно обидно и больно. Подождите до лучших времен.

Французское командование предлагает Федорову выехать с военной миссией на румынский фронт.

— Вы будете украшением миссии, кто видел авиатора, сбившего за две недели восемь самолетов!.. И вам там полная свобода действий, соглашайтесь.

Федоров отправляется в Румынию с затаенной мыслью — связаться с французской миссией в России, возможно, так он сможет попасть на Восточный фронт.

Вместе с ним отправляется Пьер Ланеро, неразлучный товарищ и друг.

Встречают летчика с огромным уважением, прислушиваются к каждому слову, следят за полетами.

Но всем разговорам Федоров предпочитает боевые вылеты. Говорят, земля слухами полнится, там, где появляется он, на этом участке немецких летчиков почти не видно. Но встречи все же происходили. Еще один сбитый самолет записывает Федоров на свой счет.

Глава французской военной миссии в России военный летчик полковник Людман, которому Федоров передал о своем желании попасть в его ведение, был человеком весьма энергичным и влиятельным, пользовавшимся правами помощника начальника Управления военно-воздушного флота по общим вопросам. Начальник управления военный инженер генерал-майор Яковлев так характеризует своего помощника в представлении к награде орденом Св. Владимира: «...Испрашивая эту награду, в изъятие из правил, я имел в виду ту исключительную пользу, которую названный штабс-офицер принес русской авиации своими всесторонними знаниями, выдающимися организаторскими способностями и неутомимой энергией, особенно проявленной в области школьного дела...»

Людман знал положение Федорова, понимал, что обезопасить его от преследований может статус французского офицера, с другой стороны, опыт выдающегося летчика мог быть использован для подготовки русских авиаторов, чем занимался глава миссии. Именно этим он сумел заинтересовать великого князя Александра, командовавшего русской авиацией, который пожелал лично встретиться с Федоровым.

Специально вызванный из Румынии, Федоров прилетел в Киев на встречу с Авиадармом.

Александар не стал расспрашивать Федорова о его прошлом, оно было доложено в справке жандармерии, поинтересовался лишь подробностями боевой деятельности.

— Пошлем тебя в Одессу, учить молодых... Что же касается прегрешений юности... простим, коль хорошо послужишь отечеству.

— Покорно благодарю, ваше высочество.

— О чем просишь еще?

— Надеюсь, что с французским командованием будет согласован мой перевод из румынской миссии в русскую?

Александр понял, что Федоров не хочет снимать

французский мундир. «Не верит, шельмец, боится», — подумал он, но ничего не ответил, властно бросив:

— Можешь идти!..

Федоров был доволен тем, что будет на родине, что держал себя с великим князем без подобострастия, а как младший офицер с генералом.

«Жалко, что в школу, — думал он, — ничего, вырвусь оттуда на фронт, нужно только зацепиться... А насчет миссии ему не понравилось, как переменился сразу... Бог с ним, я французский офицер русской службы...»

В школе Федоров занялся подготовкой истребителей. Обучал высшему пилотажу, стрельбе, тактическим приемам воздушного боя.

Просматривая русские документы, инструкции, он не раз улыбался. Так, рассмешила его инструкция наблюдательным постам: «...Дирижабль покажется в виде серовато-черной или желтой колбасы, которая, если она далеко, имеет вид толстой линии...

Аэропланы будут казаться величиной с комара, могут иметь вид парящей птицы... Если аэроплан будет над головой, то одноплан будет казаться черной птицей с распущенным хвостом, а двуплан — прямоугольником или коробкой с хвостом...»

Он, конечно, понимал, что инструкция составлена для солдат, попроще, но ведь можно и нужно описать самолеты точнее, разницу между своими и вражескими, дать их типы...

Записка генерал-майора Подрузского, написанная летом 1915 года, заставила задуматься о том, как запоздало в России развитие зенитных средств. «Воздушные цели, — докладывал генерал, — в сферу действия орудия залетать могут, но вылетать оттуда не должны. Если это мое утверждение артиллериста практикой не оправдывается, то только потому, что на войне появились новые воздушные цели, мер же по борьбе с ними никаких не принято до недавнего времени...»

Вспомнил накал воздушных боев, как приходилось ему летать сквозь разрывы шрапнели, и с еще большей силой потянуло в строй. Вот только что-то задерживается его оформление. Вчера снова говорил с начальником школы. Даже жалованья не определили. Пришлось припугнуть, что уедет во Францию.

После этого разговора военному министру было

направлено такое письмо: «Су-лейтенант Федоров эмигрировал во Францию после 1905 года. По объявлении войны поступил охотником во французскую армию, где кончил авиационную школу и произведен в су-лейтенанты, награжден французскими орденами за храбрость.



В качестве выдающегося летчика, сбившего не один немецкий аппарат, он был командирован французским правительством в Румынию. Ввиду крайней нужды России в инструкторах по тактике воздушного боя Федоров после личного свидания с Авиадармом, который заверил его, что он не будет привлечен к ответственности за свое политическое прошлое, согласил-

ся перейти на службу России, но непременно в качестве французского офицера, на одинаковых условиях с летчиками французской миссии.

Было запрошено французское правительство, которое тоже согласилось отдать Федорова только на этих условиях.

Фактически Федоров уже с января месяца 1917 года весьма успешно инструктирует в Одесском отделе Гатчинской авиационной школы. Неизбежный отъезд его во Францию при несогласии междуведомственного совещания включить этого выдающегося французского офицера в состав французской миссии может крайне неблагоприятно отразиться на производительности работы авиационной школы...

Генерал Брасов. 27. III. 1917 года».

Письмо генерала Брасова возымело свое действие: Федоров был причислен к французской миссии.

Как всю войну, с ним неизменный Ланеро. Одним приказом решается их положение в русской армии. Приходит из Петрограда и такая телеграмма.

«Киев. Авиаканц. Принцу Мюрату.

Относительно отпуска жалованья Ланеро размере трехсот рублей месяц, установленных для прочих французских механиков, прибывших апреле 1916 года с французскими летчиками... утверждено.

Одновременно утвержден отпуск жалованья размере шестисот рублей су-лейтенанту Федорову...»

Вскоре после приезда в Одессу Федоров побывал в Киеве, где подолгу жили родители, чтобы быть поближе к детям, учившимся там: в политехническом — Костя, в медицинский поступила Аня, неподалеку практиковал земский врач Антоний Федоров.

Встреча была радостной и горестной одновременно. Мать не могла наглядеться на Виктора; десять лет пропадал в чужих краях. Все расспрашивала о невестке, внучке, которых не видела, о жизни, перескакивая с одного на другое:

— Так на кого похожа Галочка? По карточке не понять.

— Черненькая в меня, глазастая... Право, не знаю... Вот вертлявая, точно.

— Значит, в тебя... — И тут же, всплеснув руками: — Как же ты простоквашей торговал?

— Да это когда было, мама! — расхохотался Виктор. — Приехал в Неаполь, там знакомые сосвата-

ли мне в кредит лавчонку мацони... Смех один... Сбежал я от этой кислятины, какой из меня торговец... В Париж уехал, там на грузовике ездил, такая была чертова машина... Чего я только не перепробовал.

— Как тебе летать, не страшно? — опять заволновалась мать. — Ведь видела я в Святошине, это же страх какой... А тут еще война... нога-то не болит?..

И тревога за сына, и гордость. Какой банкет в его честь устроили киевляне, как ее поздравляли, благодарили за Виктора, вот не дожил Георгий Петрович до радости такой, умер перед самым приездом сына... И старшего Петра нет здесь, в Киеве, скончался от ран...

Вспомнили, как проникновенно пел Петр свой любимый романс «Пара гнедых».

— Не хуже Собинова, — сказала Аня.

— А уж Яша поет... — покачала головой Анна Федоровна, вспоминая певуна-сына. — Где-то он, чуть не месяц писем нет... — И кончиком французской тонкой шали, привезенной Виктором, смахнула слезу...

— Мама, — обнял ее Виктор, — ты же у нас самая, самая...

Он хотел сказать «сильная», но слово застряло, оно бы могло прозвучать укором, ведь столько вынесла и продолжает выносить эта рано поседевшая женщина: смерть первенца, каторга Семена, тюрьмы Евгения, трое сыновей на фронте... Да еще пятеро осиротевших внуков и внучек, только приехала от них...

— Хорошо, ты хоть в школе теперь, поспокойней мне.

Виктор не стал говорить, что подал рапорт о посылке на фронт, вчера заходил в канцелярию Авиадарма, она тут, в Киеве.

Прощаясь, он с трудом заставил мать взять деньги.

— Ты бы своим послал лучше, мне тут хватит.

— Да посылаю я, мама, не беспокойся.

— Скорей бы кончалась война... Одно горе...

Анна Федоровна перекрестила сына.

Из Киева Виктор заехал еще к брату Антонию в Чернигов.

Смуглый и кареглазый Антоний был выше ростом, осанист, красив, как итальянский тенор.

— Вот тебе бы в «Гранд-опера», — восхищался братом Виктор, — все бы парижанки с ума посходили.

— Особенно если бы я завел свою любимую, помнишь? — И Антоний весело затянул: — Прощай, бабы, прощай, девки, угоняют нас от вас, на ту гору на высоку, на далекий на Кавказ...

— Ну и голосина же у тебя! После войны соберу вас всех и в Нижний, на ярмарку, хор братьев Федоровых.

Так они балагурили за добрым мужским застольем.

— Да, — вспомнил Виктор, — мне мама говорила, ты от Семена письмо получил?

— Выпустили его, в Бухаре сейчас, комиссар какой-то. Евгений тоже в политику ушел, а ты, старый бунтовщик, угомонился?

— Сам видишь, я человек военный.

— Погоди, погоди, не Семен ли мне писал, что у тебя подпольная кличка была Виктор-военный?

— Именно, что была. Меня в эмиграции боевики завлекли, по молодости лет, отчаянные люди, смелые, да только понял потом, террором много не сделаешь, хоть и красиво выглядит... Перед войной посерьезнее люди встретились. Думаю, Керенским дело не кончится...

Ночь напролет проговорили братья, заново узнавая друг друга после десятилетней разлуки.

В конце мая Федоров получает от нового Авиадарма Ткачева назначение в 9-й корпусной отряд, который входил в истребительскую группу Крутеня.

Перед этим Федоров на несколько дней ездил по делам в Петроград. В гостинице «Франция», где он остановился, выбрав ее из-за приятного слуху названия, произошла любопытная встреча. Незнакомый подпоручик, увидев французского офицера, извинившись, обратился к Федорову как к соотечественнику.

— Альфонс Пуарэ, — представился подпоручик. Как же он был удивлен, узнав, что Федоров русский, доброволец.

— Я тоже волонтер, меня война застала в России!

Они разговорились, и Пуарэ поделился с новым знакомым своим горем — оскорблена его честь боевого офицера.

— Посоветуйте, как быть? — Они зашли в номер Пуарэ. — Вот я написал военному министру, неужели

мне не ответят? Посмотрите, вам все станет понятно. И... тут много ошибок, очень прошу... заодно...

Федоров взял черновик письма.

«...Начиная с открытия военных действий, я служил в Российской армии в качестве охотника-авиатора и был произведен в прапорщики, а затем в подпоручики за услуги, оказанные 2-й армии.

Сверх того мною получены награды: четыре Георгиевских креста, орден Св. Владимира 4-й ст., орден Св. Станислава 2-й ст., Георгиевское оружие...»

Федоров с нескрываемым уважением посмотрел на Пуарэ.

— И вас отчисляют?!.

— Представьте себе, при этом не объясняют причин. Я честно сражался, был ранен, летаю, куда бы ни послали, очень дружу с товарищами, люблю их, ничего понять не могу! Что мне делать, разве можно так обращаться с человеком?.. Немыслимое оскорбление! За что?..

— Ничего не понимаю! — искренне удивился Федоров. — Я думаю, что теперь, после революции, к вам отнесутся иначе. Вы сказали, что тянется с января?

— Да, командир отряда сам ничего понять не может.

— Поезжайте прямо в Киев, теперь новый Авиадарм, боевой летчик Ткачев.

— А это письмо?

— Подайте, раз написали, но, если не ответят, только в Киев.

Федоров исправил ошибки, изменил несколько фраз, крепко пожал руку полному георгиевскому кавалеру, пожелав всяческих успехов.

— Поверьте, мне как русскому просто стыдно.

Об этой истории Федоров рассказал полковнику Людману.

Глава французской миссии был удивлен и возмущен.

— Пуарэ не имеет к нам отношения, но я много слышал о нем самых лестных отзывов. Возмутительный случай! Посмотрим, что можно сделать, я поговорю в управлении.

Когда Федоров зашел в миссию попрощаться, Людман показал ему папку с перепиской о Пуарэ. Оказалось, что никто не знает, в чем дело. Отзывы

о летчике превосходные, тут же просьбы из нескольких отрядов откомандировать к ним Пуарэ. Последней была телеграмма начальника Увофлота в Киев с просьбой пересмотреть решение, «тем более что до сего времени не получено никаких объяснений, оправдывающих столь серьезную меру к офицеру, свыше трех лет доблестно несшему службу на фронте...».

— Спасибо, полковник, я могу сказать об этом Пуарэ?

— Конечно, утешьте его, только не говорите, что я в это вмешался, неудобно.

Прибыв на фронт, Федоров не забыл о Пуарэ и спросил у Крутеня, не знает ли он такого летчика.

— Настоящий ас, я его еще до войны, в Гатчине видел. Как летал! Вот кого с удовольствием взял бы к себе, но он уже в 4-м истребительном отряде.

— Так вы знаете эту историю?

— Идиотский случай, как многое у нас. Оказалось, что он непочтительно ответил генерал-квартирмейстеру 2-й армии.

— И только?!

— Представьте себе.

Крутень был обрадован встречей, ведь он совсем недавно воевал в группе «аистов», знал хорошо о подвигах земляка, но самого его не застал: Федоров был в Румынии. И теперь Крутень рассказывал ему о последних событиях на французском театре, новых победах Гинемера, Наварра, свидетелями которых был.

— Как хорошо, что вы здесь, Виктор Георгиевич. Летчики у нас прекрасные есть, смелые, только вот боевая подготовка хромает. Тут я рассчитываю на вашу помощь и личный пример. Вы Аргеева знаете?

— Только понаслышке. Он был до меня. Оказывается, много русских авиаторов прошло через Францию.

— Еще бы, и надо признать, что пока это лучшая школа. Так вот, Аргеев в отряде у Казакова, о нем вы, вероятно, слышали?

— Ну как же, как же...

— Видите, есть с кем нам дело поднимать... Позвольте я вам свою брошюрку подарю, тут попытка разобраться в наших проблемах. Посмотрите, потом

скажете, только откровенно, как вам показалось. И за советы благодарен буду.

— С удовольствием прочитаю, Евграф Николаевич. Вашу книжечку в школы послать надо, там необходимы такие пособия, ведь нет же ничего. Всяк по-своему толкует. Поработал я в Одессе, знаю.

Не думал Федоров, прощаясь с Крутенем, что больше его не увидит. Отказ мотора, неудачная посадка, и первый русский истребитель ушел из жизни...

Вскоре после прибытия Федорова в часть в сводке боевых действий сообщалось: «15 июня 1917 года летчик 9-го корпусного отряда, су-лейтенант французской службы Федоров атаковал в районе Сморгонь — Крево немецкий самолет и прогнал его. Потом атаковал другого противника и победил его. Противник с большим снижением быстро полетел к своим окопам».

На аэродроме Барановичи, где стоял отряд Федорова, бывали французские летчики, прибывшие в Россию с военной миссией. Как-то прилетел лейтенант Кудурье из эскадрильи, стоявшей на одном аэродроме с группой Казакова. Он рассказал, что за короткое время Казаков сбил шесть самолетов.

— Всего шесть у Казакова? — переспросил Федоров.

— Нет, шестнадцать уже. Было бы больше, но здесь немецкие аппараты не кишат в воздухе, как у нас под Верденом. Мне случалось летать по шесть часов в день и не видеть ни одного боша.

— Я тоже обратил на это внимание, — согласился Федоров. — Главные их силы там, на Западном фронте.

— И потом, простите, вы ведь русский, но военная авиация отстает здесь в своем развитии от Франции примерно на год.

— По технике да... Об этом хорошо Крутень написал. Жаль, что вы не читаете по-русски, в его записках очень много такого, что полезно бы знать и французским истребителям. Особенно по тактике боя. Светлая была голова...

— У нас тоже потерь много, — сказал Кудурье, — Бонье, Грассе, Робинэ, Берно... Вы никого не знали?

— Из них нет. Пусть, как говорят у нас в России, земля им будет пухом.

— Если бы она была такой, когда мы падаем, — горько пошутил Кудурье.

Испытав солдатскую службу в пехоте, походив сержантом в авиации, что равно русскому унтер-офицерскому званию, Федоров по-дружески относился к солдатам и механикам отряда, охотно рассказывал им о Франции. После Февральской революции несколько раз выступал на митингах.

Офицерам, которые ценили мастерство и мужество Федорова, сбившего еще один самолет, не нравилось панибратство с рядовыми. После одного митинга командир отряда вроде бы полушутя заметил:

— Смотрите, донесут вашему начальству, вы же французский офицер, это у нас все отменили.

— Что, царя? — отпарировал Федоров. — Так во Франции он давно отменен.

Вскоре Федорова переводят в Севастопольскую авиационную школу, где он пробыл тоже недолго. По просьбе главы французской миссии полковника Людмана Управление воздушного флота посылает из Петрограда в ставку Авиадарма телеграмму:

«...Благоволите командировать су-лейтенанта Федорова в Петроград Увофлот а механика Ланеро в Москву авиасклад французский отряд».

Буквально на следующий день отдано распоряжение, по которому «состоящие на русской службе французские су-лейтенант Федоров и механик Ланеро... перечислены всецело на содержание французского правительства...».

Не хочется Федорову уезжать из России, но там ждут его жена и дочь, там продолжается война, а он французский офицер, и долг чести диктует ему быть вместе с «аистами» до победы.

К осени 1917 года во фронтовых авиационных частях регулярные полеты почти прекратились, как и во всей русской армии, усилилось политическое расслоение, росла отчужденность между офицерами и солдатами. Все ждали новых перемен, новых событий — одни со страхом, другие с надеждой. Аргеев не боялся никаких личных потерь — у него ни поместий, ни капиталов, ни знатной родни, далек он и от монархических убеждений, он за перемены к пользе народной. Вот только развал дисциплины, дезертирство офицеров-летчиков, потихоньку исчезавших из своих частей, разговоры о мире с немцами,

как бы отступление перед ними, были Павлу Владимировичу непонятны. Бездеятельность, растерянность высшего командования, неразбериха выводили его из себя. Далекий от политики, он никак не мог уразуметь происходящего:

— Что мы сидим, воевать надо, до конца, до победы! Сдаваться врагу на милость, землю свою отдавать? Увольте! Пока война не кончена, я солдат, — объяснил он офицерам своего поредевшего штаба решение сложить с себя командование группой. — Я принял предложение французской миссии вернуться в армию. Кончится война — с чистой совестью приеду домой. Извините, это никому не в упрек, но я просто иначе не могу...

В те же самые дни, что и Федоров, выехал в Петроград Аргеев, а оттуда, уже как французский офицер, отбыл на Западный фронт.

* * *

Первым из старых товарищей, кого Федоров встретил в Париже, был японский доброволец Ито, служивший в эскадрилье «аистов».

— Виктор, дорогой! — закричал он по-русски, смешно раскатывая букву «р». — Вернулся?!.

На широкой и обычно малолюдной авеню Клебер, где случилась эта встреча, они крепко обнялись, потом, не снимая рук с плеч, какие-то мгновения молча смотрели друг на друга...

— Как рад тебе, Ито, — заговорил Федоров. — Что ж мы стоим? — И, оглянувшись по сторонам, увлек товарища в ближайшее кафе.

Сын японского дипломата, Ито провел свое детство в Москве и Петербурге, хорошо знал язык, и они продолжали разговаривать по-русски. После короткого рассказа Федорова Ито отвечал на его вопросы. Их третья эскадрилья теперь носила имя недавно погибшего Жоржа Гинемера, погребенного с высшими почестями в Пантеоне, где покоятся самые прославленные сыны Франции и высечены имена героев, отдавших жизнь за отчизну.

— Если ты не спешишь, Ито, сходим поклонимся Жоржу.

— Обязательно... Вскоре после гибели Гинемера генерал Антуан приехал к нам на аэродром, произнес

необыкновенно прочувствованное прощальное слово, а потом вручал награды не от имени Франции, как принято, а от имени Гинемера, завещав всем нелегкое бремя его героической славы... Ордена получили Фонк, Герто, он теперь комэск, и наш «малыш».

— «Малыш»? Как он?

— Уехал осенью в Россию. Но ты знаешь, как он отличился?

— Нет, не слыхал. Я ведь почти не видел французских газет, об этом писали?

— Да. «Малыш» сбил немецкого аса, командира 72-й истребительной эскадрильи Карла Менкгофа и... меня спас.

— Что ты говоришь! Как же это было?

Ито перешел на французский, так проще и привычнее было рассказывать о воздушном бое, да и русской военной терминологии он, конечно, не знал.

— Менкгоф появился после тебя. Он летал на красном «альбатросе», концы его нижнего крыла были окрашены в черный цвет, на фюзеляже — жирная буква М. Опаснейший противник — 39 побед, представляешь?

— Ничего себе... — только и сказал Федоров.

— Мы взлетели пятеркой, вел Деллен. И тут навстречу семь «альбатросов»... Они уже начали пикировать на нас, были выше... Затрещали немецкие «шпандау»... Деллен вывел нас из-под огня, немцы проскочили... Все это очень быстро, ты же знаешь... Началась такая карусель... Двенадцать аппаратов в бою!.. Что там и как, я уж толком не помню, от одного увернулся, в другого сам стрелял... Менкгофа тоже видел. Но как он подобрался мне под хвост, этого совсем не заметил. И вот тут, каким уж чудом, наш «малыш» с переворота вышел прямо на красного «альбатроса» и точно вдоль фюзеляжа прошил его... Немец рванул вверх, на петлю, и только тут «малыш» увидел — концы крыльев черные... Говорит, что обомлел даже в первый момент, понял вдруг — сам Менкгоф... А тот на петлю не вылез, мотор-то ему тоже задели. Деллен и еще кто-то добивали боша по фюзеляжу... Всего продырявили. Как уж он там уцелел?.. Но сесть сумел.

— Живой?

— Живой, взяли его. Вечером на ужин пригласили. *(Во время первой мировой войны был обычай чествовать сбитого противника, захваченного в плен, как и*

хоронить с почестями убитых вражеских летчиков. — Ю. Г.) Менкгоф был потрясен, увидев «малыша», мальчишка перед ним. Потом поднял бокал и говорит:

— Есть поговорка: новичку всегда везет. Но вы были безумно решительны и храбры... После первых выстрелов я собирался оставить свою жертву, как вдруг получил пулю в руку и в мотор. Ничего не поделаешь, уж такова судьба нашего брата летчика: сегодня я, а завтра ты...

— Повезло вам обоим: тебе и «малышу».

— Мне вдвойне, а Меоса тяжело ранило в июле семнадцатого...

Вот как сам Меос потом опишет свой последний во Франции полет: «В боевом дневнике моей эскадрильи сказано следующее: «Сен-Поль-сюр-мер, 12 июля 1917 года. Ранение русского пилота аджюдана *(соответствовало русскому подпрапорщику. — Ю. Г.)* Меоса при возвращении с разведки».

Дело было так. На обратном пути с задания мой «Испано-Сюиза» (мотор на самолете «спад») заглох, и я был атакован двумя «фоккерами» при перелете через линию. Получил одну пулю навылет через грудь справа, а вторая, видимо разрывная, разорвалась при ударе о самолет рядом с головой, и ее осколками я был ранен в левый висок, около глаза. Я послал свой «спад» за линию окопов французских альпийских стрелков, которые вытащили меня из торчащего кверху хвостом истребителя и втолкнули в яму, по колено наполненную водой. А потом по ходам сообщения протащили в амбуланс *(походный лазарет. — Ю. Г.)*, где эскулапы сделали перевязку. Я категорически требовал отвезти меня в эскадрилью. Все у меня сливалось в одну темную пелену с маленькими яркими звездами, в голове стояли шум и свист. Сильно тошнило. Я весь был наполнен этим непрекращающимся шумом и воем, от которого, казалось, могут лопнуть ушные перепонки, и только язык машинально повторял: «В эскадрилью!.. В эскадрилью!..» Меня провели в штаб полка, а там полковник усадил в свой автомобиль. «Вы, летчик, только не разговаривайте», — напутствовал меня в дорогу старший врач полка...

Липко, сладко было во рту, кружилась голова. Я потерял сознание.

Очнулся уже в Париже, в военном лазарете Де Бурже...»

Федоров и японец долго сидели в кафе, вспоминая бои, друзей, строя прогнозы о скором окончании войны.

— Да, а как твоя Ниночка? — спросил Федоров.

Ито зажмурился и приложил к сердцу обе руки. Он был влюблен в дочь Жюля Ведрина Нину и в знак своей верности даме сердца на борту своего «спада» написал: «Моя Ниночка».

Многие летчики делали надписи на бортах. «Спад» Гинемера был известен как «Старый Шарль». Это был первый аэроплан, где по предложению самого Гинемера фирма «Испано-Сюиза», выпускавшая моторы, поставила 37-миллиметровую пушку, стрелявшую прямо через вал мотора. На «Старом Шарле» «первый метеор» Франции успел одержать несколько своих последних побед. Всего их было у 23-летнего капитана 53!

— Ты так и не сказал, какого числа погиб Гинемер, я знаю, что в сентябре, — спросил Федоров.

— Одиннадцатого это случилось. Он вылетел с лейтенантом Бозон-Вердюраз на патрулирование, тот вернулся один. 30 сентября Рене Фонк на таком же «спаде» с пушкой сбил немецкого капитана Висмана, его взяли в плен, этот капитан сказал, что Гинемер упал уже мертвым. Немецкая пуля попала ему в голову... В районе Поэль-Капель упал...

Они помолчали.

— Знаешь, — заговорил Ито, — есть, наверное, предчувствие. В августе, почти накануне несчастья, Гинемер был в Париже и говорил, что был сбит восемь раз и возвращался в строй с царапинами, а «бесконечного везения не бывает»... Что это?

— Никогда не задумывался... Просто солдат понимает, что на войне всякое случается, никто ведь не застрахован, мы с тобой тоже...

— Тьфу, тьфу, тьфу. — Ито три раза «сплюнул» через левое плечо. — Наша русская горничная всегда так делала, чтобы отвести беду, не наглазить.

— Не сглазить, — поправил его Федоров.

— Извини, стал забывать слова. Да, а куда тебя назначили?

— На «спады» в 89-ю эскадрилью. Хотел вернуться в нашу, но сказали, что так нужно. Неудобно было настаивать.

— Жаль... Товарищи будут огорчены...

Наговорившись, они, как условились, отправились

в Пантеон и долго стояли перед аркой, на которой были выбиты золотом слова: «Памяти капитана Гинемера — символа мужества и бесконечного героизма армии и нации». Ниже две скрещенные пальмовые ветви. А справа, в центре высокого зала, изваянная из белого мрамора символическая скульптура и гордый девиз: «Жить свободным или умереть».

...И опять потекли для Федорова фронтовые будни. Он ничего не надписывал на борту своего пушечного «спада», но товарищи, а вскоре и противник узнавали его в бою по особому почерку.

Чувствовалось, что война приближается к концу, и Федоров не раз думал о том, что тогда сможет с чистой совестью вернуться домой.

Вестей из России, где власть в свои руки взял уже народ, доходило мало, тем более в действующую армию. Буржуазные газеты поносили Советы, предрекали недолговечность нового большевистского строя. Особенно злобствовали бежавшие из России представители высшей знати, богатеи-промышленники, мечтавшие вернуть свои поместья, заводы, фабрики, шахты и, конечно же, власть. Другие эмигранты — люди, испуганные революционным вихрем, растерявшиеся, — никак не могли постичь происшедших перемен, решить, к какому берегу им прибиться. И в то же время многие политэмигранты, люди, застигнутые во Франции войной, солдаты русского экспедиционного корпуса всей душой рвались на родину.

Федорову на фронте редко встречались земляки, но отголоски событий, происходивших в эмигрантских кругах Парижа, доходили и до него, не раз служили поводом для споров о будущем России в их офицерской среде.

И тут Виктор, которого часто втягивали в эти дискуссии, неизменно отстаивал идею народовластия:

— Вы же внуки Парижской коммуны, господа, у вас же прекрасный девиз: «Свобода, равенство, братство!» Так разве мой русский народ не достоин свободы?.. Вот меня, бежавшего из царской России, приняла же Франция, надеюсь, я честно служу ей, но как только кончится война...

— Уедете в Россию?

— Непременно! Я многого не знаю, что и как там дома, но, поверьте моей искренности, Россия на верном пути. Наш народ...

— Ваш народ, ваши большевики заключили мир с немцами — это, по-вашему, тоже правильный путь, разве союзники так поступают? — начинали горячиться собеседники.

— Не знаю, — честно признался Федоров, — но и судить свой народ не берусь... Я лично с вами до победы...

28 июля 1918 года опубликован приказ о награждении Федорова орденом Почетного легиона: «...Офицер, полный отваги, пылкой храбрости и скромный. После того как он отличился в 1916 году, был тяжело ранен во время воздушного боя.

Едва поправившись, отправился на фронт в Румынию и потом в Россию. Возвратившись по собственному желанию во Францию, чтобы продолжать сражаться, ежедневно давал доказательства высокого чувства долга и непреклонной воли к победе. Во время последних сражений провел много воздушных боев, в которых был сбит двухместный вражеский аэроплан.

Два ранения. Две благодарности в приказе.

Орден Почетного легиона».

Снова заговорили во Франции о русском герое-летчике, вспомнив подвиги «казака Вердена».

Мировая война близилась к концу. Германская армия истощалась. Второе сражение на Марне, начатое немецким наступлением, обернулось для них поражением. Мосты через Марну, разрушенные артиллерий и авиацией, грозили германцам катастрофой. Контрнаступление союзников развернулось по всему фронту от Реймса до Суассона. Одной из причин неудач на Марне специалисты считали неискусную деятельность германской авиации. Ее подавили своим господством в воздухе французские и английские авиаторы, среди которых были русские.

Неожиданное наступление союзников 8 августа, начатое прорывом танков в районе Амьена, стало, как говорил потом автор плана немецкого наступления Людендорф, «самым черным днем германской армии в истории мировой войны».

Французская авиация продолжает господствовать в воздухе. Как всегда, Федоров в гуще боев. «Великолепный пример патриотизма, храбрости, — говорится о нем в приказе по армии от 12 августа, — блистательные бои... Продолжает быть примером воодушевления, мужества и упорства...»

Отчаянно сопротивляясь, германские войска откатываются на всех направлениях. Надежды Гинденбурга удержаться на захваченных территориях до весны будущего года тают день ото дня.

Федоров снова ранен в бою, но через три недели возвращается в строй.

7 ноября 1918 года. Командующий армией подписывает приказ, где опять отмечено неукротимое мужество русского добровольца:

«Федоров Виктор, су-лейтенант 2-го иностранного полка, летчик эскадрильи СПА-89, доблестный офицер. На своем посту в течение четырех лет ни разу не дал сломить себя ни усталости, ни ранам.

9 октября 1918 года бросился на помощь нашим бомбардировщикам, сражавшимся с неприятелем, и сбил один истребитель, упавший в пламени.

10 октября, атакованный тремя «фоккерами» и раненный во время битвы, тем не менее сумел вернуться на свой аэродром на аэроплане со множеством пробоин...»

В этот самый день вернувшийся из госпиталя Федоров вылетает на патрулирование. Барражируя вдоль линии фронта, он не встретил ни одного немецкого самолета. «Понятно, — думает Федоров, — что летать, когда проиграна война... Еще несколько дней, и все...» И вдруг, летчик не верит своим глазам: несколько десятков бомбардировщиков, конвоируемых истребителями, идут к линии фронта, чтобы обрушить свой смертоносный груз на ближний город, «пустить кровь» мирным людям под самый занавес — дикий жест варварства и отчаяния.

Эту воздушную армаду хищников может задержать лишь один Федоров, находящийся в воздухе. Только он способен расстроить ее боевые порядки, связать немецких летчиков боем, чтобы успели подняться с аэродрома его друзья-истребители.

Это верная гибель, но вся жизнь Федорова, его совесть и честь диктуют только одно такое решение. И он бросается в атаку...

В первый же момент летит к земле объятый пламенем бомбардировщик... Второй... Строй армады нарушен, Федорова атакуют со всех сторон юркие «фоккеры»... Падает еще один немецкий самолет...

Легенды, сложенные об этом бое, утверждают, что было сбито Федоровым четыре, даже шесть самолетов

врага... Но разве способен один чловек уничтожить такую армаду?..

Следом за немцами падает на вражескую территорию в дыму и огне легендарный русский летчик — «воздушный казак Вердена»...

В этот же день, 7 ноября, германские парламентеры отправились к маршалу Фошу для переговоров о перемирии.

До конца первой мировой войны оставалось всего четыре дня...

* * *

На моем столе кипа писем из Самарканда от Анны Георгиевны Федоровой, которые помогли рассказать о Викторе Георгиевиче, других братьях, родителях, об этой прекрасной русской семье, заочно познакомиться с некоторыми из продолжателей рода Федоровых.

По всем документам, которые мне удалось разыскать в архивах России и Франции, по кратким публикациям в советской печати, воспоминаниям летчика эскадрильи «аистов» Эдгара Ивановича Меоса 7 ноября 1918 года — последний день жизни «воздушного казака Вердена».

«Нет! — пишет Анна Георгиевна. — Брат Виктор не погиб!» Ей неизвестны обстоятельства его пленения, но, обвиненный... в шпионаже (!!!), Федоров попадает в тюрьму...

Попробуем предположить, как это могло произойти: подбитый самолет падает на вражеской территории... Виктор Федоров сумел посадить израненную машину и, пока его не схватили, покинув разбитый аппарат, начинает пробираться к линии фронта.

У французских военных летчиков, уходивших на боевое задание, было только два документа: личная воинская книжка и маленькая зеленая карточка. Именно эта карточка, вернее ее отсутствие, и могла сыграть роковую роль. Дело в том, что по условиям, выработанным в свое время известной Гаагской конференцией, регулировавшей правовые нормы ведения войн, запрещалось пользоваться разрывными пулями «дум-дум». Немцы первыми употребили эти пули, их примеру последовали союзники. Но, если в пулеметных лентах захваченных самолетов находили разрывные пули, летчика расстреливали.

Французское командование, когда узнало о рас-

стреле захваченных в плен немцами авиаторов, выдало всем своим маленькую зеленую карточку с подписью командира части и печатью, где говорилось, что пилоту, летнабу, воздушному стрелку такому-то приказано стрелять разрывными пулями. Немцы заимствовали подобную карточку, введенную союзниками. Ее предъявление освобождало пленного от ответственности.

Федоров пробирается к линии фронта, ему все еще угрожает плен. И вдруг он вспоминает, что, вернувшись из госпиталя, забыл взять в полет злополучную карточку... И если его захватят, раестрела не миновать. С ним тотчас рассчитаются за сбитые только что самолеты и за все прошлое, слишком хорошо известно противнику его имя...

Федоров уничтожает свою воинскую книжку, сбрасывает кожаную куртку и остается в одном свитере. Теперь он не летчик, а, скажем, убежавший из плена французский солдат... Бои-то наземные продолжаются...

Немцы ловят Федорова, в его рассказ о побеге или другую какую-то версию не верят и считают лазутчиком, шпионом и бросают в тюрьму...

Заточенного летчика терзает жесточайшая простуда. Хотя заключено перемирие, но еще долго будут ждать пленные возвращения домой, а он и вовсе безвестен, французский шпион. Как уж удалось Федорову подать весть о себе, никто теперь не расскажет, но из долгого заточения его вызволяет французское правительство. Летчик вернулся во Францию тяжело больным, у него, как пишет Анна Георгиевна, открылась горловая чахотка.

«Мой младший брат по просьбе Виктора поехал к нему в Париж из Сибири. Виктор Георгиевич умер у Константина на руках...

Константин написал мне тогда из Парижа, где он стал шофером такси. Потом прислал письмо из Ниццы и пропал... Никаких вестей о нем больше не было...

У Виктора Георгиевича во Франции никого не осталось, его жена и дочь Галина Викторовна вернулись в Россию. Перед Отечественной войной Галя приезжала ко мне, когда еще мама моя была жива, потом и они пропали, судьба их тоже неизвестна... Опять вмешалась война... Жили они в Рыбинске».

Мои поиски в Рыбинске вдовы и дочери Федорова результатов не дали. Исчезли бесследно...

«Насчет Семена Георгиевича ничего не могу добавить. Он просидел восемь лет или больше. Только скажу одно: он был смел и как факел сгорел...»

Изучая архивы департамента полиции, я случайно нашел в агентурных донесениях совершенно секретный документ о «разработке» перехваченного письма Александры Николаевны Кадошниковой — «А. Н. К.», заключенной в ташкентской крепостной тюрьме. Она пишет Ксении Иосифовне Несвадьбе. В «разработке» дается справка об упомянутом в тексте Федорове: «Федоров Семен Георгиевич осужден на каторжные работы на 15 лет. Находится на излечении в арестантском отделении Ташкентского военного госпиталя».

Читаю копию письма «А. Н. К.», которую перевели из тюрьмы в тот же госпиталь. «...Условия режима здесь безусловно много лучше и легче. Двери не запирают, пишу что угодно и куда хочу, без всяких проверок *(святая простота! — Ю. Г.),* почему и описываю такие подробности. На прогулку ходим к мужчинам... Свидания по семейному пропуску, кто хочет и прямо в палате.

Видела Федорова, познакомилась и передала ему Ваш поклон, но узнала от него, что вы переписываетесь...»

Этот документ я показал дочери Семена Георгиевича Федорова, той самой «незаконнорожденной» Нине Павловне Гонтарь-Михиной, получившей отчество по имени крестного отца.

— Боже мой, это ведь столько напомнило... Правда, там было папе много легче. Мама чуть не каждый день навещала его, иногда позволяли ночевать даже. И меня потом с собой брала.

Ксению Иосифовну тоже знаю. Это были наши соседи по Ташкенту. Большая, очень интеллигентная семья, много было студентов, почти все принимали участие в революционном движении...

Каждая находка в архиве, каждое письмо от родных Федорова бесконечно радовали меня, рисовали неведомое мне время, делали понятнее и ближе семью летчика, его окружение, душевный настрой дома Федоровых, который изначально формировал характер, взгляды Виктора, его отношение к жизни, людям.

Разве мог он остаться равнодушным, когда его

младшего брата, гимназиста Евгения, за революционную деятельность посадили в тюрьму? Виктор тоже был «виноват» в том, что Евгений примкнул к большевикам, участвовал в революции, а в ту пору, после тюрьмы, Виктор помогал Евгению подготовиться и сдать экстерном за курс гимназии.

Или вот другой брат летчика — Яков, который, как написала мне Анна Георгиевна, после империалистической войны «воевал и на гражданской вместе с Фрунзе...».

Глубокие корни пустила на родной земле эта семья, обо всех и не расскажешь. Прислали мне номер газеты «Ленинская смена», выпущенный к сорокалетию со дня организации комсомола Казахстана. Целая страница отведена рассказу о жизни одного из первых комсомольских вожаков, Георгия Петровича Федорова, племянника летчика. Тут портрет юного коммуниста, комсомольский билет за № 8, удостоверение Верненской советской партийной дружины, сражавшейся с белогвардейцами.

Свой рассказ о председателе Семиреченского крайкома РКСМ Георгии Федорове старый большевик, его соратник Н. Дублицкий, назвал очень точно: «Мы сурового времени дети», закончив очерк такими словами: «Память о Георгии Федорове, коммунисте, верном ленинце, навсегда будет жить в истории комсомола Казахстана».

Одной из первых комсомолок стала и его сестра Вера Петровна. Отчаянная девушка на коне разъезжала по казахским аулам, организовывая ячейки, в 1923 году вступила в партию и долгие годы работала в газете.

Ее дочь, инженер Людмила Афанасьевна Каторгина-Федорова, помогала восстановить историю только этой одной семейной ветви: «...Дедушка наш, Петр Георгиевич Федоров, погибший на фронте в июне 1916 года в чине подполковника, командовал 3-м батальоном 20-го Туркестанского стрелкового полка.

Его сын — Ростислав Петрович — был военным. Во время Отечественной войны — разведчик, не раз забрасывали его в тыл. Вернувшись с фронта, майор Ростислав Федоров через год скончался в госпитале от ран.

Дядя Петр Петрович хотел быть агрономом, но в двадцатые годы ему отказали в приеме как сыну цар-

ского офицера. Хотя его братья были уже коммунистами и на большой ответственной работе, он не стал к ним обращаться. С двумя своими товарищами он добрался зайцем до Москвы, там он добился приема у Михаила Ивановича Калинина и по его рекомендации был принят в институт. Из Ташкента Петра Петровича послали в глухое село Гиждуван создавать колхоз. Я была ребенком, но помню, как переживали за него в нашей семье. Ему угрожали басмачи, сожгли дом, в котором он жил, но он остался там до конца и помог стать Гиждувану процветающим агрогородом.

В 1941 году дядя Петр ушел на фронт и погиб в 1942-м.

Вот так защищали родину мужчины Федоровы...»

Интересна и полнокровна жизнь третьего и уже четвертого поколений этой ветви федоровского рода, в нашем же повествовании нельзя не привести еще одной судьбы — сына Ростислава Петровича. Владимир Ростиславович Федоров, внучатый племянник «воздушного казака Вердена», стал советским военным летчиком!

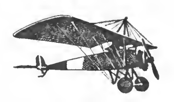
О всех же Федоровых, потомках гимназического учителя из Верного и сибирской казачки, можно написать удивительную книгу.

Сколько таких семей в России!

* * *

Рано, очень рано оборвалась жизнь Виктора Георгиевича Федорова, многое бы он еще мог совершить во славу авиации, во славу России. По его желанию, о чем не раз говорено было близким, вернулись из Франции на родину жена и дочь, но... исчезли бесследно в огненном смерче второй мировой войны...

По-разному складывались и судьбы соратников Федорова, Славороссова — героев сражений в небе Франции и России.



Разбитые крылья

Еще при Аргееве прибыл из Франции в группу Казакова тоже гатчинец, но более младшего поколения, летчик Иван Павлов.

Личный состав в группе Казакова был самым сильным в царской армии, самолеты тоже лучшие, дисциплина поддерживалась строгая, воевали безотказно — настоящие гвардейцы.

Человек из народа, по довоенному образованию агроном, Иван Павлов пользовался особым доверием летчиков из солдат, механиков, мотористов и не стремился к сближению с офицерской элитой. Свое право на независимость он завоевал безупречной боевой репутацией.

Аэродром, где стояла авиагруппа, располагался далеко от наземных частей, напряженная боевая работа продолжалась и после Февральской революции, они были как бы в стороне от бурливших страстей.

— Наш долг бить врага и побеждать, — определил положение Казаков, — Россию защищать — это наша главная политика. В остальном без нас разберутся.

Но так долго быть не могло. После отступления армий Юго-Западного фронта на реку Збруч группа Казакова перебазировалась в местечко Дунаевцы Каменец-Подольской губернии. Летать стали реже, а вести о переменах, политической борьбе распространялись все шире, сильнее будоражили души.

Офицеры, среди которых было немало монархистов, ощущали приближение новых событий, все больше отгораживались от «серой скотины», ударились в разгульное пьянство.

Казаков держался в стороне, в попойках не участвовал, почти не показывался на глаза.

После появления в армии приказа № 1 о снятии погон, уничтожении офицерских привилегий и выборности командиров положение в группе обострилось еще больше.

Известия об октябрьских событиях были для большинства авиаторов этой группы неожиданными. Единственно, что могли сделать солдаты и Павлов вместе с ними, как человек, сочувствовавший большевикам, привести самолеты в такое состояние, которое лишило бы офицеров возможности воспользоваться ими, если начнутся контрреволюционные выступления.

Казаков оставался на месте. Павлов, как и большинство личного состава, относился к полковнику с уважением за его выдающееся летное мастерство, безусловное мужество и комадирский талант. Трудно лишь было понять его отношение к свершившимся переменам. Никак не высказывал его Казаков, то ли размышляя, с кем ему быть, то ли выжидая возврата к старому.

На собрании группы выбирают нового командира. Кандидатов двое: Казаков и Павлов.

Как ни спорили авиаторы, а внутреннее чутье подсказало им, что нельзя сейчас доверить свою судьбу Казакову; командиром авиационной группы Юго-Западного фронта стал Иван Ульянович Павлов.

Высокий худощавый Казаков в шинели без погон, в фуражке с овальным пятном на месте снятой кокарды без тени усмешки поздравил Павлова и добавил:

— Я в Петроград, в Увофлот. Не возражаете?

— Жалко, что вы не остаетесь с нами, Александр Александрович, — искренне пожалел Павлов. Потом, решившись, задал вопрос, не требовавший пространных рассуждений: — Не решили?

— Не решил, — честно ответил Казаков, нервно теребя усы.

Ему и в самом деле необходимо было разобраться, понять самого себя. Россию он любил, но крушение привычного мира, которым он был воспитан, развал армии, разгул страстей на собраниях, подменивших власть командиров, — все это представлялось ему началом страшнейшей катастрофы. По дороге в Петроград Казаков с ужасом вспоминал, как на собрании его группы, в основном состоявшей из русских, украинцев и кавказцев, поступило чудовищное предложение:

разделить между ними все самолеты и отправиться по домам. Украинцы заявили, что, если им не дадут причитающуюся часть аэропланов, они обольют их бензином и сожгут на глазах у всех — «шоб никому не було обидно».

Такое действительно произошло, и Павлову стоило больших трудов разъяснить всю нелепость и вредность для революции национального размежевания, доказать необходимость передать группу вместе с техникой в распоряжение народной власти Советов.

Пребывание в Петрограде, встречи с новыми руководителями авиации, предлагавшими Казакову достойный его незаурядного таланта командный пост, не вразумили летчика. Верх взяли старые, привычные связи...

В Петрограде, где затаились, ожидая краха большевиков, немало офицеров, Казакова всячески остерегали от «перехода в стан погубителей отечества». Проведя всю войну на фронте, за исключением нескольких месяцев лежания в госпиталях, откуда он дважды сбегал, боевой летчик прежде не задумывался о своей популярности в военных кругах. Теперь же, пусть с опозданием, он был встречен как герой.

И его же славой, его героизмом объясняли Казакову невозможность перехода на службу «предателям России». Разобраться, кто заблуждается или просто лжет, он оказался не в состоянии. Оставалось положиться на авторитет уважаемых им людей своего круга, в том числе нескольких бывших начальников. А тут еще появился школьный друг, гатчинец Модрах, тоже командовавший на фронте авиационной группой. Он-то и свел Казакова с эмиссарами англичан, начавшими на севере свою интервенцию.

Располагая в достатке самолетами, интервенты весьма нуждались в летчиках. Заполучить же такого аса, как Казаков, было бы для них большой удачей. Летчика «обложили» со всех сторон. После долгих уговоров, не сразу, словно чувствуя, какое совершает падение, Казаков дал англичанам согласие. Вместе с Модрахом и еще несколькими летчиками, завербованными его именем, они бегут из Петрограда в Архангельск.

В это время Иван Павлов командует первой советской истребительной группой, потом авиацией Юго-Западного фронта. Как же было обидно Павлову

узнать, что его бывший командир, которого он считал своим боевым наставником, человеком строгим, но справедливым, оказался в стане врагов!.. Ведь вопреки расхожим представлениям значительная часть русских военных летчиков перешла на сторону Красной Армии.

...Пройдут годы, вернувшись из республиканской Испании, командующий авиацией Московского военного округа комкор Павлов напишет в 1936 году воспоминания о своем пути в Красную Армию, начавшемся в группе Казакова.

Какая же судьба постигла русского аса?..

На севере страны, захваченном английскими интервентами, создан Славянско-британский авиационный отряд. Среди русских летчиков, не пожелавших остаться с народом, полковник Казаков. Ему и еще четверым офицерам присвоены звания лейтенантов английской армии, остальные зачислены рядовыми.

Издерганные, обозленные, потерявшие былой блеск и уважение к самим себе, униженные лакейским положением, некогда гордые авиаторы превратились в обычных наемников.

Казаков и Модрах вспоминали как-то свою Гатчинскую школу, инструктора, называвшего их «рыцарями неба».

— А теперь мы псы-рыцари, — горько отозвался Казаков.

В избушке, где помещалась отрядная столовая, сразу стало тихо. За окном своя, русская земля, но развевается над аэродромом чужой пестрый английский флаг.

Кого и что они защищают здесь?

Погибли капитан Свешников, поручик Абрамов, Кравец...

Пополнения ждать неоткуда, летать стали мало и редко.

Все чаще появляются самолеты с красными звездами. На них вчерашние боевые соратники. Может быть, в этот вечер задумался Казаков — не ошибся ли он в выборе?

Недовольное бездействием авиации высшее командование назначило нового начальника авиационных сил Северного союзного фронта — английского полковника Вандерспая.

Его первое появление на аэродроме в Березнике

описано очевидцем-авиатором с беспощадной откровенностью. Было это в апреле 1919 года.

«Вытянутые в линию аэропланы покачивались на сильном ветру. Английские летчики с прижатыми под локоть стеками выстроились в одну шеренгу, за ними стояли нижние чины английской армии — русские летчики.

Приняв рапорт, полковник Вандерспай приказал быть готовыми к вылету.

Летчики переглянулись. Ветер рвал фуражки, низкие тучи ходили, казалось, задевая шапки высоких елей.

— На наших аэропланах в такой ветер лететь рискованно, — заметил один из русских офицеров, сопровождавших Вандерспая.

— Когда английскому летчику приказывают, он летит, — ответил Вандерспай. — Чья очередь? — обратился он к дежурному по аэродрому.

— Летчик Крапинов и мичман Смирнов.

— В воздух! Обследовать неприятельский аэродром!

Завыл мотор, меняя свой тон в зависимости от направления и силы ветра. Качаясь, аэроплан поднялся и ушел ввысь... Сильный ветер настолько уменьшил скорость полета, что аэроплан казался стоящим в воздухе.

Промучившись более получаса, Крапинов вернулся на аэродром и доложил, что атмосферные условия не позволяют выполнить задание.

— Английские летчики считаются только с приказами своего начальства, — сухо ответил Вандерспай.

Крапинов щелкнул каблуками, резким движением отдал честь и пошел к своему аэроплану.

Поднялся аэроплан и сразу, подбитый сбоку сильным порывом ветра, накренился и грохнулся оземь...

Бросились к месту катастрофы и вытащили из-под обломков два трупа — Крапинова и Смирнова.

— Следующий, — командует Вандерспай.

— Поручик Слюсаренко, — вызывает дежурный.

Поручик Слюсаренко поднялся, но через четверть часа, покачиваясь, ныряя, с большим трудом спустился на аэродром и через переводчика доложил полковнику:

— Летать невозможно, я не полечу.

— Английские летчики, — начал было он, но не закончил фразы и крикнул: — Следующий!

— Поручик Байдак! — с дрожью в голосе закричал дежурный по аэродрому.

Не прошло и двадцати минут, как самолет Байдака, бросаемый во все стороны, начал спускаться. У самой земли при посадке очередной шквал свалил его на крыло... Послышался резкий треск ломающихся крыльев...

Подбежавшие тут же механики, солдаты, летчики увидели возле разбитого самолета Байдака. Лицо и руки его были залиты кровью, вместо губ — кровавое месиво с розовыми пузырьками.

Смотр был закончен.

Два разбитых аэроплана, сложенных в виде бесформенной массы, да две свежие могилы на сельском кладбище, украшенные крест-накрест скрепленными воздушными винтами, — все, что осталось от первого знакомства русских летчиков с полковником Вандерспаем...»

Ни английский орден, ни майорское звание не могли стереть в памяти Казакова этот черный день.

Красная Армия уверенно продвигалась вперед, освобождая от интервентов родные пределы. Англичане бесславно бежали.

Новый командующий авиацией Карр предложил Казакову службу в Королевских военно-воздушных силах и пригласил вместе с ним отбыть в Лондон. Казаков не раздумывая отказался покинуть Россию.

После этого разговора летчик весь вечер не показывался на людях. О чем думал он в своем опостылевшем барачном закутке с голыми закопченными стенами?.. О своих боевых товарищах по прославленному отряду, которые пошли за ним к англичанам и тут погибли? За что погибли, во имя чего?.. Думал о родной земле, с которой их гонят такие же русские люди, только их больше — с ними Россия, выходит, и правда с ними?.. А с кем он тут воевал? На аэродроме в Верхней Тойме стоял 18-й авиаотряд красных, которым командовал полный георгиевский кавалер, поручик Слепян — человек огромного мужества. Да разве мало офицеров сражалось в рядах Красной Армии, а генералов? Сам Брусилов верой и правдой служит большевикам. Большевикам? Новой России, родине служит...

Горькие, ох горькие раздумья...

Мысленно Казаков возвращался к разговору с английским командующим: ему, русскому человеку, как наемнику предлагали убежище в Лондоне, конечно, убежище, спасение от неминуемой расплаты... А ведь он заслужил кару... Выходит, потеряна солдатская честь, которой он дорожил больше всего на свете, и родина потеряна?..

Возможно, что так приходило к Казакову запоздалое, беспощадное прозрение...

Не о том ли свидетельствует летописец позорной поры авиаторов-отщепенцев, так запечатлевший день 1 августа 1919 года:

«Капитан Модрах в последний раз пожал Казакову руку и пошел на пристань, чтобы уехать в Архангельск и оттуда пробраться в устье Енисея к Колчаку.

— Я провожу вас на «сопвиче», — сказал Казаков и направился к своему ангару.

В ангаре возился у самолета механик.

— Опять обновка? — спросил Казаков, заметив на механике новую кожаную куртку.

— Чужая, англичане подарили перед отъездом...

— Да... — задумался вдруг Казаков, — все здесь чужое. Аэропланы. Ангары... Даже форма на мне... Только вот земля еще наша... Выводи! — сказал он и пошел медленно по аэродрому. По дороге нагнулся, поднял стебелек травы и, кусая его, опустил голову, зашагал еще медленнее, о чем-то напряженно думая, и очнулся только тогда, когда увидел перед собой самолет...

Перед полетом по своему обыкновению перекрестился, проверил рули и, взлетев, начал делать свой обычный круг над аэродромом.

От уплывавшего парохода стелился тонкой змейкой дым.

Казаков поднялся еще выше, как бы желая набрать достаточную высоту и быстро нагнать уплывающий пароход.

Вдруг... резкий поворот. Камнем полетел «сопвич» вниз и грохнулся возле своего ангара...

Треск, пыль...

Бежали к разбитому аэроплану люди.

Стоял возле груды обломков с непокрытой головой механик.

Тут же лежал Казаков.

Он был мертв...»

Эти очерки-воспоминания А. Матвеева, написанные в эмиграции, названы очень точно — «Разбитые крылья».

Трагически и бесславно разбил свои крылья русский ас, сподвижник Крутеня, приговоривший себя к смерти за измену родной земле.

В том же 1919 году английский генерал Нокс, военный советник адмирала Колчака, писал своему правительству: «Можно разбить миллионную армию большевиков, но когда 150 миллионов русских не хотят белых, а хотят красных, то бесцельно помогать белым».

Казаков не знал этих мыслей английского генерала, но он был русским и, видимо, сам понял позор неправого дела...

Решительное наступление Красной Армии завершилось освобождением основной базы интервентов и белогвардейцев на Северодвинском направлении — взят Двинской Березник.

На аэродром вместе с комиссией по учету захваченных трофеев приехал заместитель начальника авиации 6-й армии Александр Сергеевич Слепян. Хотя большинство аэродромных строений было взорвано, сожжены аэропланы, все же осталось немало ценнейшего имущества: запасные части, детали моторов, ящики с бомбами, целая цистерна настоящего бензина...

Пока члены комиссии изучали трофеи, Слепян беседовал с местными жителями, мобилизованными на обслуживание летной базы. Спросил и о Казакове. Его поминали добром: хоть и белый, не обижал людей. Говорили, что был слух, будто к красным перелететь собирался, за это ему англичане и сунули бомбу в самолет. Вот, мол, и погиб. Может быть, и не так было, добавляли другие, но факт, что на похороны Казакова никто из англичан не пришел.

Потом его провели на окраину аэродрома — к могиле с двумя перекрещенными пропеллерами. На белой доске надпись: «Летчик Казаков. Сбил 17 немецких самолетов. Мир праху твоему, герой России».

Подошли и другие летчики. Молодые. Со смешанным чувством стояли они у могилы бывшего героя...

Это рассказано уже по свидетельству самого красвоенлета Слепяна, дожившего до наших дней, бывшего поручика, полного георгиевского кавалера...

* * *

А как же сложилась судьба Павла Аргеева?..

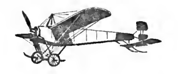
Венсеннский замок. Историческая служба военно-воздушных сил Франции. Несколько документов, найденных спустя 60 лет: «...Капитан Павел Аргеев в 1918 году, вернувшись на Западный фронт, сбил за пять месяцев 9 вражеских самолетов. Во время одного из своих сражений он один атаковал 8 немецких самолетов и поджег один из них».

Бумаги из личного дела сообщают, что русский летчик награжден вторым орденом Почетного легиона, на Военном кресте уже девять пальм, многократные благодарности в приказах по армии. Его краткая боевая характеристика и портрет помещены в специальной книге, посвященной самым выдающимся французским асам и выпущенной в Париже после войны.

«Замечательный летчик-истребитель, один из лучших во французской и русской армиях», — подводит итог последний приказ о боевых заслугах Аргеева.

Павел Владимирович скончался во Франции от ран. Вернуться на родину, как мечтал, не успел. Его унесла война...

А теперь вернемся к истории первого из плеяды русских летчиков-добровольцев — Харитона Славороссова. Мы расстались с ним накануне революции в Петрограде, где формировалась в то время Шереметьевская автомобильно-авиационная дружина, а ему поручен авиаотряд...



Красвоенлет

Переход в дружину выбил Славороссова из колеи: едва столкнувшись с новыми обязанностями, непривычным окружением, он понял, что совершил ошибку.

— На кой черт связался я с этим господским сбродом, — жаловался он Тане, — им бы только прикрыться службой, никому этот бескрылый отряд не нужен, фальшь сплошная!..

— Ну и уйди, чего ты мучаешься? Ведь решил готовиться в институт, вот и скажи... Ты же освобожден от военной службы, налетался, навоевался честно. И доктор опять предупреждал — ногу не бережешь... Ну что ты молчишь?

— Да что я, мальчишка? Сегодня согласился, завтра ухожу... Думал, подготовлю отряд, научу чему-то летчиков. А у них одни банкеты, речи, каких-то дамочек привозят, шантаж сплошной... С техникой еще толком не организовано... Куда я побегу?..

Славороссов действительно решил сдать экстерном за реальное училище, чтобы поступить в технологический. Об этом ему постоянно напоминали родители жены, особенно ее отец, профессор. Он вообще звал их переехать к нему в Томск, где обещал помочь в подготовке, пригласить хороших репетиторов, там же и институт известный. Тем более что они ребенка ждут, где одним управиться.

— Конечно, вам бы очень хорошо в институт, — поддержал его руководитель технической службы отряда Евгений Сергеевич Андреев, с которым Славороссов поделился своими заботами. — И что летный состав у нас никудышный, вы правы. Барская затея... Но куда теперь деваться, надо организацию закончить. Подождите немного, получим матчасть, может, летчиков пришлют получше, а там и уйдете. Время-то нынче сложное, неизвестно, что будет...

— Что вы имеете в виду?

— На фронтах плохо, народ устал от войны, разор кругом, разве не так?..

Андреев не стеснялся Славороссова, он был тоже выходцем из рабочей семьи, но сумел получить образование, окончил электротехнический институт и видел лучше своего командира неизбежность перемен, приближение взрыва.

События февраля 1917 года еще больше разобщили отряд, разделив его на два лагеря.

— Харитон, — уже не в первый раз подступает к мужу Таня, — поедем в Томск. Вот папа опять зовет... Трудно мне здесь одной с Алешей, а там помогут. Я учиться пойду, тебе тоже давно пора, сколько можно откладывать.

— Не говори, эта «графская артель» у меня в печенках сидит.

— Так в чем же дело? Ты свободный человек, кто тебя может заставить?

— Я уже подал просьбу. Потерпи.

Однако уехать Славороссовы не смогли. Большинство личного состава дружины составляли авиационные механики и мотористы, шоферы и автомеханики, приданные дружине солдаты, которые потребовали избрания нового командира. По воле общего собрания начальником дружины стал Харитон Никанорович. Как ни отказывался он, искренне считая себя неспособным возглавить такое военное подразделение, воле доверявших ему товарищей подчинился.

— Ничего, поддержим вас, Харитон Никанорович, — успокаивал летчика механик отряда Андреев, избранный тем же собранием председателем солдатского комитета. Он был известен как человек, сочувствующий большевикам, и с первых дней появления в дружине пользовался уважением за свою честность, откровенность, уважительное отношение к людям и глубокие инженерные знания. Конечно, никто тогда не мог предполагать, что через годы Андреев станет генералом Советской Армии, профессором Военно-воздушной академии, автором многих научных трудов...

Новый начальник дружины прежде всего хотел наладить все еще не укомплектованное хозяйство, организовать занятия личного состава, особенно летного, часть которого — представителей золотой молодежи — явно следовало бы заменить...

Наступил исторический Октябрь. Авиация как род войск в вооруженном восстании участия не принимала, но дружина по примеру авиационных частей Петрограда встала на сторону революции. Те, от кого Славороссов с Андреевым хотели избавиться, исчезли сами.

В авиационном отряде прошел слух, будто граф Шереметьев в разгар революционных событий последних дней Октября предлагал новоизбранному командиру миллион и самолет в личное пользование, если Славороссов организует перегон всех аэропланов отряда за границу. Собравшись в кружок, мотористы обсуждали этот весьма вероятный слух:

— Ну а наш-то что?

— Известно что, послал графа куда подальше. Этого не купишь!

Самолеты отряда так и не успели вооружить — не получили пулеметов, бомб, положение дружины было неясным, ждали, что ее расформируют, это должен был решить Смольный.

Руководство авиацией приняло на себя Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания во главе с боевым летчиком, большевиком, прапорщиком Можаевым.

Вскоре к шереметьевцам приехал незнакомый авиатор в офицерской шинели без погон. Его проводили к начальнику дружины.

Увидев Славороссова, приезжий так и застыл в изумлении.

— Харитон Никанорович?!

— Томсон! Эдуард! Вот это встреча! — бросился к нему Славороссов. Они обнялись. — Вот встреча! Мы ведь не виделись с самого Бурже...

— Я тоже не знал, что вы здесь...

— А я не раз в сводках читал: Томсон, Томсон, думал, однофамилец. Ведь говорили, что после Бельфора летать не сможете... Обошлось, значит.

— Обошлось, живучие... А вы-то, Харитон Никанорович, на лебедевском заводе были, к нам самолеты приходили от вас.

— Верно, верно, Лебедев сюда и сосватал.

— Значит, вы тут командуете?

— Да, избрали вот начальником дружины. А вы какими судьбами?

Томсон немного смешался, прежде чем ответить.

— Понимаете... Мне в Смольном сказали, что... чтобы я принял этот отряд... Вас куда-то переводят?..

— Нет, но я сам давно прошу об отпуске. Семью надо перевезти, ребенок болеет... Я очень рад, что вы тут будете. Надо позвать Андреева, нашего председателя комитета, он ведь по-настоящему командует. Бумага у вас есть?

— Бумага? Нет. Просто сказали...

— Так не годится, вы возьмите бумагу, чтобы все было официально... Не подумайте, что я вам не верю, но... есть же порядок. Тут материальные ценности, надо как-то хозяйство передать.

— Вы правы, я как-то в суматохе тамошней и не подумал. Мы ведь люди военные, привыкли, что начальство отдает приказ, и все, все знают.

Они еще немного поговорили, вспоминая Францию, товарищей, и Томсон уехал.

К удивлению Славороссова, он больше не появлялся. Это крайне озадачило Харитона Никаноровича: «Уж не провокация ли тут какая, время запутанное, все может случиться... Очень странно...»

Так никогда и не узнал Славороссов, что случилось тогда, почему и куда исчез Томсон.

О той бурной поре рождения советской авиации сохранилось не так уж много документов. В журнале «Вестник Воздушного Флота» за 1933 год нашлось объяснение, почему, уехав в Смольный за мандатом, Томсон не вернулся в дружину: «...9—10 ноября 1917 года (старого стиля). Работа авиачастей во время наступления Керенского...

Смольным была установлена связь через летчика Томсона и солдатский комитет с 12-м истребительным авиаотрядом. Последний был снят с фронта и направлен против Петрограда Керенским...

Летчик Томсон и представитель комитета заявили, что они полетов не допустят и переходят на сторону Советской власти».

Вскоре был организован 1-й социалистический разведывательный авиаотряд. Его командиром вначале был поручик Томсон... А потом?

Нашелся и другой документ о том, что военный летчик 45-го авиаотряда Томсон находится на излечении в городе Риге и ввиду ее занятия белыми исключен из списков... Как он попал в Ригу? Оказывается,

Томсон был командиром группы в Латышском авиаотряде.

Узнав это, автор тут же извлек одну любительскую фотографию, присланную ему с Севера поклонником авиации Д. Э. Тиром.

Осенний солнечный день, от штабного домика идет группа русских офицеров. У одного из них на гимнастерке приколот орден, похоже, только что врученный. Героя останавливает шедший навстречу худощавый офицер в шинели и пожимает ему руку. Все вокруг понимающе улыбаются.

На обороте снимка надпись: «Э. Томсон принимает поздравления штабс-капитана Яна Фабрициуса по поводу награждения орденом. 1917 г.».

Вот теперь фотография «заговорила». Ян Фабрициус, большевик, герой гражданской войны, с августа 1915 года находился на Северо-Западном фронте, где вел революционную работу среди латышских стрелков, будущих гвардейцев революции.

Можно с полным основанием предположить, что Фабрициус не оставил без внимания своего земляка — летчика Эдуарда Томсона. Видимо, под его влиянием Томсон перешел на сторону революции, вступил в Красную Армию, был послан в Латышскую авиагруппу и скорее всего принимал участие в боях за Псков и освобождение Латвии, которыми по поручению Ленина руководил Ян Фрицевич Фабрициус в 1918-м и начале 1919 года.

Вот как попал в рижский госпиталь больной или раненый летчик Эдуард Томсон, скончавшийся в том же 1919 году...

* * *

Доктор Грацианов, тесть Славороссова, все настойчивее звал в Томск из голодного Питера дочь и внука.

— Погубим Алешку, — настаивала на отъезде Таня, — он и так болеет, отвези нас к отцу.

Испросив у солдатского комитета отпуск по семейным обстоятельствам, Славороссов сдал дружину Андрееву, который и так был фактическим ее руководителем.

...Вернувшись в Петроград, Славороссов узнает, что дружина расформирована, он свободен — назначения никакого нет. Как быть? Летать он фактически уже перестал — сильно мешает раненая нога, командир он

тоже никудышный — убедился в этом на печальном опыте, да и возраст дает о себе знать. «Что ж я буду делать в авиации, если не выучусь?.. Все сроки уходят...»

Посоветовавшись с товарищами, поддержавшими его решение, Славороссов решает возвратиться в Томск и там поступить в политехнический. За реальное он сдаст, чего бы это ни стоило, а в институте не откажут — время-то новое, народная власть, своя. «Не об этом ли времени и говорил Акашев? — вспомнилось Харитону. — Где он теперь? Говорят, комиссаром стал, вот бы повидаться...»

В бывшем Увофлоте Славороссов узнал, что вместо Бюро комиссаров авиации создана Всероссийская коллегия по управлению воздушным флотом республики под председательством... Константина Акашева!...

— Вот это да... — вслух изумился Славороссов.

— Вы что, знакомы? — верно истолковал его возглас военный, сообщивший неожиданную новость.

— Немного, — смутился Славороссов.

— К сожалению, товарища Акашева в ближайшие дни не будет, он в частях. Зайдите на той неделе.

«Это ведь командующий авиацией... — все еще никак не мог свыкнуться с услышанным Славороссов. — Чего я теперь к нему полезу, стыдно даже отрывать человека от таких дел... Еще подумает, знакомством воспользоваться хочу... Должность ищу потерянную... Говорил же он когда-то, что мне надо учиться, вот, считай, его совет и выполню. Надо ехать, нечего время терять».

В Екатеринодаре, где Славороссов остановился, ночью власть захватили белочехи. Харитон бросился на вокзал. У билетной кассы патруль, проверка документов. Арестованного летчика доставили в комендатуру.

— Комиссар? — допрашивал офицер.

— Нет.

— Врешь, собака!..

Почти три недели его держали в камере, набитой до отказа людьми. Заключенные ждали самого худшего: на допросах им грозили расстрелом, в каждом подозревали комиссара-большевика. В основном это были местные жители. Приткнувшегося рядом с Харитоном почтового чиновника все же выпустили, появилась надежда, что и ему удастся выйти из тюрьмы.

На очередном допросе присутствовал какой-то штатский. Тот же офицер спросил:

— Правда, что он летчик?

— Да, господин офицер, его знают в России.

Офицер заглянул в протокол прошлых допросов.

— Что это за «дружина», где вы служили? — несколько вежливее обратился он к Славороссову.

— Шереметьевская, создана графом Шереметьевым.

«Граф» произвел впечатление.

— В Томск едете к семье?

— Жена с ребенком там. За что меня арестовали?

— Разберемся.

Через два дня Славороссова выпустили, разрешив выезд в Томск.

Еще горше было узнать, что и Томск оказался во власти Сибирского временного правительства во главе с Вологодским.

«Нет, им долго не удержаться, — думал Славороссов, — народ не остановить... Но я-то попал... А что они со мной сделают?.. Буду сидеть и учиться».

Обложившись учебниками, Харитон день и ночь «гонит» курс реального. В Томске, где Таня родилась, у нее много знакомых, которые охотно стали репетиторами великовозрастного кандидата в студенты.

Еще одно неожиданное испытание — объявлена мобилизация. Славороссова вызывают повесткой.

— ...Воинское звание? — заполняет анкету юный прапорщик.

— Не имею.

В анкету вносится «рядовой».

— На фронте были?

— Был, тяжело ранен.

Славороссов молчит о том, что он летчик, не говорит здесь и о дружине, ждет, чтобы направили на медосмотр.

— К врачу.

С отметкой врача: «Не годен, инвалид» — Славороссов получает освобождение от призыва.

Усвоение курса наук далось Харитону ценой огромных усилий, но своего он добился — поступил в Томский политехнический институт. Его соседом по аудитории оказался весьма толковый юноша — Илья Камов, увлекавшийся авиацией. Он с готовностью помогал Харитону, понятно, имевшему много серьезных

пробелов в образовании. Славороссов же «платил» ему посвящением в тайны воздушной стихии. Может быть, не без его влияния утвердился Камов на авиационной стезе, став впоследствии известным советским конструктором вертолетов.

Авиакружок, созданный Славороссовым в институте, работа домоуправляющим, которую он взял, и учеба совершенно не оставляли свободного времени.

...Красная Армия в тяжелых боях продолжала освобождение Сибири. Как только советские войска вступили в Томск, Славороссов потерял покой. Ему казалось, что он не имеет права спокойно сидеть в институтских аудиториях, когда происходят такие события.

— Понимаешь, все это правильно, но... стыдно, неловко как-то...

— О здоровье подумай, куда тебе летать...

— Знаешь, когда жареный петух клюнет...

— Какой петух?

— Жареный, жареный, Танюша, — впервые за весь разговор улыбнулся Харитон. — Ну как тебя убедить, если точно знаю — так сделать надо, только так.

Славороссов добровольцем вступает в 5-ю армию. Снова полевые аэродромы, привычное окружение — летчики, механики, мотористы. Вот только с самолетами плохо — старые, горючего нет, летали на газолине, ацетоне, спирте, бензоле. Моторы еле тянули, летчики угорали в воздухе, а дело делали.

...Депеша из Москвы, которую показали Славороссову в штабе, была неожиданной: «Красвоенлета Славороссова откомандировать в распоряжение Главвоздухофлота...» И больше ничего, никаких разъяснений.

— Вы что, о переводе просили?

— Да нет, сам удивлен, — пожал плечами Славороссов. — Что это?

— Возможно, старую гвардию собирают, — предположил командир, — глядишь, большим начальником сделают.

— Для такого дела не гожусь, вот загадка...

Так и не выяснив причины вызова, Славороссов едет в Москву. Дорога дальняя, чего не передумаешь в пути. Томит неизвестность.

Прямо с вокзала летчик помчался в Главвоздухофлот, но там лишь приняли пакет с личным делом, сказали, когда явиться на прием к начальнику управления кадров, дали направление в командирское обще-

житие. «Чего я волнуюсь? Плохого не должно случиться, нет причин... Скорее бы на прием попасть...»

— Красвоенлет Славороссов прибыл по вашему распоряжению! — почти выкрикнул Харитон, войдя в кабинет.

— Здравствуйте, Харитон Никанорович, — приветливо, совсем по-штатски отозвался хозяин кабинета. — Да вы садитесь, садитесь... — Раскрыв папку с личным делом летчика, он положил на нее ладонь: — Вот тут сказано, что вы уже начинали учиться в Томском политехническом. Это очень хорошо. А продолжать думаете?

— Надо бы, но если...

— Нет, нет, все правильно. В Москве открывается институт Красного воздушного флота, будем своих специалистов готовить. И тут прежде всего о практиках подумали: летчиках, механиках. Вашу кандидатуру сам главком предложил. Теперь понимаю, — начальник кадров снова положил ладонь на бумаги Славороссова, — товарищ Акашев вас еще по Франции знает...

— Спасибо, что не забыл, — вырвалось у Харитона, — уже и не думал об учебе, годы уходят, тридцать четыре исполнилось...

— Да, возраст. Так, значит, согласны в институт?

— Еще бы! Спасибо вам всем большое. Никак не ожидал!..

— Вот и прекрасно, Харитон Никанорович, можете оформлять документы. В список вы внесены.

Начальник управления вышел из-за стола и крепко пожал руку летчику.

— Желаю успеха!

Нежданно выпавшая радость осветила лицо Славороссова таким выражением счастья, что люди на улице невольно улыбались незнакомому красвоенлету, безотчетно разделяя его удачу.

Отказавшись от мысли лично поблагодарить Акашева — для этого нужно было идти на прием, что мнилось неудобным, — Славороссов решил поподробнее разузнать о нем и завел разговор с кадровиком, оформлявшим бумаги.

— Да, это редкий человек! — охотно поддержал разговор кадровик. — Он с первых дней больше на фронтах, чем здесь. То белочехи, сам летал, потом знаменитые бои за Казань. Акашев специальную боевую

группу при 5-й армии собрал и командовал ею. Знаете, пока ждать будете, я альбом по Казани принесу, мой товарищ готовил. Там все есть, вам интересно будет.

— Конечно, с удовольствием.

Славороссов устроился за пустовавшим столом и погрузился в изучение альбома, вернее, толстенного фолианта с документами и фотографиями. Теперь роль авиации в этой битве представала перед ним во всех подробностях. Групповые налеты на город, штурмовки вражеской пехоты, взаимодействие с речной флотилией и бронепоездами, и за всем этим направляющая воля Акашева.

«Солдаты Красной воздушной флотилии 5-й армии! — читает Славороссов приказ Реввоенсовета республики. — Вся Республика была свидетельницей вашего несравненного героизма в исторических боях под Казанью. Вы сразу пригвоздили к земле предательских летчиков неприятеля. Вы изо дня в день терроризировали белогвардейскую Казань. Вы создали незаменимую разведку... вы бесстрашно преследовали врага, внося смятение и ужас в его ряды. Честь вам и слава, красные витязи воздушного флота!»

Тут же оказалась подборка и по действиям авиации Южного фронта, где опять Акашев принял на себя командование.

Налеты на занятый белыми Ростов, Новочеркасск; Харитон почти ощутимо видит, как, едва не задевая за мачты, проносятся самолеты над кораблями речной флотилии белых, падают бомбы... Опасно, можно нарваться на собственные осколки, опрокинуться от взрывной волны, зато вернее удар. Вот и фотографии затопленных судов... Тут же донесения о личных вылетах командующего.

Еще об одной авиагруппе, созданной для подавления Мамонтова, рассказал этот альбом. «Тут он меня переплюнул», — единственный раз позавидовал Акашеву Славороссов, узнав, что главком сам водил четырехмоторный «Муромец» и бомбил белую кавалерию. А вот Харитону не довелось поднимать в воздух самый большой в мире русский самолет... «Сплоховал я, мог ведь еще в Петрограде попробовать. Съездил бы на Балтийский завод к Сикорскому, не отказал бы Игорь Иваныч...»

В конце подборки было вклеено знакомое Славороссову «Наставление по применению авиации на вой-

не». Оно-то и создавалось на основе этого опыта, тоже заслуга Акашева.

Переполненный впечатлениями, Харитон, не имевший привычки похваляться прошлым, тут не выдержал и весь вечер занимал товарищей по общежитию увлекательнейшими историями о летчиках и, конечно, о храбрости первого командующего красными военлетами.

— Давай еще, Харитон Никанорович, — просили командиры, — выспимся, воскресенье завтра.

— Как «воскресенье»? — спохватился Славороссов. Он собрался первый раз пойти в институт. «Ладно, все равно схожу, посмотрю хоть, где он».

...Добравшись до Чистых прудов, летчик отыскал Малый Козловский переулок. Вот и дом под номером 3. Здание не очень большое, непохожее на институтское. У парадной двери скромная новенькая вывеска. Подергал за ручку — закрыто. Отошел на край тротуара и стал рассматривать дом, не хотелось уходить.

Около Славороссова остановился юноша лет двадцати в военной форме:

— Вы что-то ищете здесь? Если вход, то со двора, только сегодня занятий нет.

— А вы здесь работаете? — спросил Славороссов.

— Нет, что вы, учусь. — Юноша внимательно разглядывает незнакомца, словно пытаясь узнать. — Извините за нескромность, вы летчик?

— Да.

— Мне очень знакомо ваше лицо... Славороссов, да? — решительно выпаливает молодой военный.

— Так точно. А вы? Давайте знакомиться, — и Харитон Никанорович протягивает руку.

— Владимир Пышнов. Я очень, очень рад, — расплылся в улыбке юноша, — еще с гимназии завсегдатай аэродрома, всех знал в лицо, кто здесь у нас летал, вас только по фотографиям. У меня есть ваши карточки: одна на «этрихе», потом у «фармана», у самолета «капрони» есть...

Славороссову был приятен этот симпатичный и такой открытый, непосредственный молодой человек. И что знал его, тоже обрадовало, а юноша продолжал:

— Вам, вероятно, ректор или кто-то из преподавателей нужен? Там сегодня никого нет.

— Я так и думал, просто решил посмотреть, где предстоит учиться.

— Вы тоже! — обрадовался Пышнов. Он не был удивлен. В институте сошлись два поколения — выпускники новой единой советской школы и летчики, воздухоплаватели, авиамеханики, не успевшие, как и Славороссов, получить образование. Харитон Никанорович тоже не находил ничего особенного, что станет учиться рядом с молодежью. Он испытал это уже в Томском политехническом, где был самым старшим на курсе.

— Тогда, если вы не спешите, расскажите немного об институте, я ведь ничего не знаю о нем.

— С удовольствием, Харитон Никанорович.

«Даже имя-отчество помнит, — подумал летчик. — Наверное, всех стариков знает».

— А вас как величать по батюшке?

— Вообще-то я Сергеевич, но прошу вас, просто Володя. Мне это будет приятнее. А в институт зайти можно, я вам заодно и покажу. Здесь раньше помещалось ремесленное училище, но вполне приличные классы, мастерские совсем неплохие. Мы ведь только-только переехали. Вот в субботник 1 мая работали здесь — переезжали.

Они вошли в небольшой вестибюль, заглянули в аудитории, мастерские, где стояли станки с ременными трансмиссиями, показал Пышнов ректорат, куда следовало Славороссову прийти с документами.

— Правда, неплохо? А ведь раньше... Я попал в авиационный техникум сначала, его открыли тоже недавно. Это на Вознесенской. Там профессор Жуковский читал нам историю авиации и механику.

— Жуковский?!

— Да, Николай Егорович. После техникум превратили в институт и дали вот этот дом. В старом ужасно было, особенно зимой. Сидели одетыми, Жуковский в шубе и шапке, говорит, а пар изо рта. Николай Егорович и здесь читает, вы его услышите. Голосок тоненький... Привыкнуть надо.

Разговаривая, они обошли все здание. Володя должен был остаться, он собирался поработать в лаборатории с каким-то прибором.

Прежде чем проститься, Славороссов спросил:

— А вы тоже успели повоевать?

— Нет, я учился... А, это вас удивила военная

форма. Знаете, мне просто очень повезло. Я поступил в техникум обычно, а в прошлом году мой возраст призывался. Нашим студентам предложили зачислиться в армию и продолжить учебу. Мы все, конечно, сразу согласились. Шутка ли, два фунта хлеба вместо осьмушки!..

Эта встреча показалась Харитону добрым предзнаменованием. И он не ошибся. Ректор встретил его очень хорошо, а когда узнал, что Славороссов приезжий, не знает, как устроиться с семьей, предложил ему принять на себя должность коменданта институтского здания и вместе с нею двухкомнатную квартиру в этом же доме!

«Танюша, мы с тобой самые счастливые люди на земле!» — так начиналось письмо в Томск, вызывавшее семейство в Москву. Славороссов быстро наладил работу немногочисленного штата, здание содержалось в порядке, и особых хлопот с ним у него не было... Труднее приходилось с учебой, но и здесь неоценимым помощником, товарищем оказался одаренный математик и механик Володя Пышнов. Он стал частым гостем в доме Славороссовых.

А с институтом продолжалась трансформация — он был переименован в Академию воздушного флота и снова готовился к новоселью.

На Петроградском проспекте (ныне Ленинградский) расположен один из лучших дворцовых ансамблей России — Петровский подъездной дворец. Это первое творение гениального зодчего Матвея Казакова.

Красные кирпичные стены обрамлены белокаменным кружевным узором, по углам причудливые закругленные башенки, в центре великолепного парадного двора сам красавец дворец. Русские цари начиная с Екатерины II, совершая поездки из Петербурга в Москву на лошадях, делали здесь последнюю остановку. После отдыха, смены дорожных одежд на парадные торжественный кортеж начинал свое пышное шествие к Кремлю, въезд в Москву.

В 1812 году, спасаясь от огня, в Петровском дворце четыре дня отсиживался Наполеон.

В 1923 году бывший дворец, в котором со времен войны находился военный госпиталь, приказом Реввоенсовета республики был переименован в Дворец Красной авиации и передан первой советской воздушной академии.

Вместе со Славороссовым должны были закончить здесь учебу слушатели, составившие первый выпуск: летчики-орденоносцы Сергей Козлов, Карл Стоман, знаменитый авиамеханик Назаров и их юные товарищи: Михаил Тихонравов, который станет одним из первых создателей космической техники, Героем Социалистического Труда, прославятся в авиационной науке Борис Горощенко, Владимир Пышнов...

Теперь автор хочет ввести в повествование рассказ о своей встрече с генерал-лейтенантом инженерно-авиационной службы, доктором наук, профессором академии Владимиром Сергеевичем Пышновым.

Вот уж никогда не думал, что попаду в гости к этому известному теоретику авиации, по учебникам которого постигали премудрости науки несколько поколений советских авиаторов. Учился по ним и я.

Говоря откровенно, курсанты летных школ считали теорию авиации не столь необходимым предметом — «на формулах не полетишь». Вот техника пилотирования — другое дело. Но рано или поздно жизнь неумолимо доказывала, что без формул не обойтись даже рядовому летчику.

В начале сороковых годов мне пришлось, выполняя срочное задание, лететь в сильнейший снегопад, почти вне видимости земли из Комсомольска-на-Амуре в Хабаровск. Чтобы не сбиться с пути, я летел вдоль берега реки на очень малой высоте.

В открытой кабине легкого самолета было холодно, лицо пришлось закрыть меховой маской с вырезами для глаз и рта, поднять воротник мехового комбинезона. Район полета был хорошо знаком, и, пересекая совершенно открытый, безлесный участок, я на какое-то мгновение расслабился. Вдруг скорее почувствовал, чем увидел, что сейчас врежусь в невесть откуда появившееся дерево... Рванул ручку на себя, самолет содрогнулся от удара, раздался страшный треск и вмиг прекратился...

Самолет продолжал полет, но в правой плоскости на самом ее ребре зияла большущая дыра, а в середине крыла торчала сбитая ударом верхушка дерева... Оправившись от испуга, я стал лихорадочно соображать, как довести самолет до Хабаровска? Ясно, что сломан передний лонжерон — деревянная балка крыла. В каком же положении нужно держать самолет, чтобы снять нагрузку с разбитого лонжерона?

Мучительно вспоминаю формулу перемещения подъемной силы (а она-то и давит снизу, держит в воздухе) по крылу в зависимости от его положения — угла атаки. Формула эта в учебнике Пышнова...

— Владимир Сергеевич, — заканчиваю свой рассказ, — спасибо вам.

— Если так постигать необходимость знания теории, самолетов не напасешься, — качает головой Владимир Сергеевич, услышав эту историю.

— А ведь Славороссов, ваш товарищ, когда начинал, не знал теории, как и все в то время.

— Из-за этого и гибли больше всего. Наиболее талантливым интуиция помогала, но и они порой разбивались. Скорость теряли, срывались в штопор, не зная, что такой существует, да мало ли...

— Что вы скажете о вашем знаменитом соученике?

— Он как раз и был из плеяды талантливых лётчиков, а вот систематических знаний не имел. И стал я у него вроде постоянного консультанта. Даже награду от Харитона Никаноровича получил, по тому времени необыкновенно ценную...

Владимир Сергеевич подошел к одному из книжных шкафов и достал три толстеньких, изрядно залистанных тома в темной обложке.

— Это подлинно инженерная энциклопедия — «Справочная книга для инженеров» Хютте. Он купил ее для себя, видите, надпись на обложке: «Х. Славороссов»?

— Я вижу и вторую: «Пышнову от Славороссова. 9.4.23 г.».

— Большая ценность была, а вот не пожалел... Я даже отказывался брать, так он обиделся было... Да... А мне с ним заниматься — двойной интерес. Во-первых, часами мог слушать его рассказы о полетах, о войне, о людях, он ведь был очень наблюдателен. Во-вторых, узнавал от него такие авиационные тонкости, что сам бы и не догадался. Я ведь начинал с конструирования, а потом вижу, что многое не объяснено — отчего так, а не иначе, стал докапываться до истины. Вот и он кое-что мне подсказал. Он ведь столько испытал, перепробовал: и фотографированием с самолета занимался, даже хранил целую серию фотографий, сделанных с воздуха по просьбе Блерио,

самолеты испытывал разных систем, а уж в переделки попадал...

Как-то в Италии совершил вынужденную посадку и сломал шасси. Посылает хозяину своему, Капрони, такую телеграмму: «При посадке сломал себе ноги, починил их в кузнице. Вылетаю». Остроумный был человек, веселый.

Вот могу показать редкий снимок, тоже его подарок...

Рассматриваем фотографию: Славороссов у самолета. Подпись: «Авиатор Славороссов — герой перелета Милан — Рим, рекордсмен мира скорости полета с пассажиром на моноплане «капрони». Наискосок надпись: «Х. Славороссов коллеге Пышнову».

— Владимир Сергеевич, в академии был летный отряд. Славороссов уже не летал, когда учился?

— Нет, врачи не разрешали. Да и занят был много, к концу учебы по совместительству работал в Добролете — нынешний Аэрофлот так назывался. У него, как и у всех наших «стариков» — боевых летчиков, были в частях, на авиазаводах большие связи. И для оборудования академии они все могли достать из-под земли. А мне, например, он устроил полет на новом самолете «Юнкерс-XIII».

— Вы, начиная с института, все время в армии?

— Да, нас же всех зачислили, да не просто, а сам начальник Главвоздухофлота Акашев принимал, беседовал, когда в академию переходили.

— Акашев?

— Да, чему вы удивляетесь?

— А вы, Владимир Сергеевич, его биографию знаете?

— В общих чертах: участник Октябрьской революции, боевой, заслуженный летчик, весьма образованный человек... Что еще?

— Так он же учился и воевал во Франции вместе со Славороссовым, потом они у заводчика Лебедева служили в Петрограде.

— А-а, то-то он его тогда особо приветствовал, говорил о чем-то, я подумал, что просто как с известным авиатором, знаменитостью. Вот ведь Славороссов ничего мне не сказал, что с самим главкомом приятели, поскромничал...

Потом мы смотрели старые фотографии. Все слушатели академии носили по три кубика в петлице, кто

раньше не был военным. Шинели «с разговорами» — поперечными планками, к выпуску летчикам защитные кители надели, ботинки с лакированными крагами...

— А вы не помните, какой дипломный проект был у Славороссова?

— Видите ли, мы все где-то уже сотрудничали и диплом чаще всего был приближен к этим занятиям. Славороссов разрабатывал тему воздушных линий Добролета.

— Вы и потом встречались со Славороссовым, бывали у него?

— Конечно, очень хороший был дом, гостеприимный. Люди приходили интересные...

Квартира в Козловском переулке была в те годы знакома многим: журналистам из «Гудка», где иногда сотрудничал Харитон Никанорович, корреспонденту «Юманите» и его друзьям-коминтерновцам, которые охотно посещали дом, где жизнерадостные хозяин и хозяйка свободно говорят по-французски, знают немецкий.

«Никогда мы не жили так интересно и весело, как в те годы, — вспоминает Татьяна Александровна Славороссова спустя более полувека в письмах из Пятигорска. — У Харитона Никаноровича был приятель Этьен Лакост, коммунист, эмигрировавший из Франции. Мы дважды в месяц собирали у нас друзей-политэмигрантов на вечера, назвав их «Вуа лякте» — «Млечный Путь». Читали стихи и прозу, пели «Марсельезу» под аккомпанемент Харитона. Итальянская супружеская пара играла на губной гармонике, потом все вместе хором пели «Стеньку Разина». Слова песни перевел на французский все тот же Этьен. Иногда бывала Анна Александровна Луначарская.

Часто приходил к нам поэт Василий Каменский, необычайно остроумный, веселый человек. Тогда они с мужем создавали нечто вроде прототипа современного джаза. На бамбуковую палку прикрепляли сигарную коробку, натягивали струну и играли, как на скрипке смычком, а итальянец на губной гармошке, еще звучало и пианино...

Каменский познакомил нас с Маяковским. Мы с Харитоном Никаноровичем часто бывали на диспутах в Политехническом. Жили мы тоже неподалеку от Владимира Владимировича, иногда встречались на

Чистых прудах, потом на даче в Пушкине, где отдыхали. Несколько раз Харитон Никанорович был дома у Маяковского. К сожалению, исчезла книга поэта, которую подарил он Славороссову с трогательной надписью, как исчезли и множество других интереснейших фотографий, документов...

У Харитона Никаноровича было очень много талантов: он все сам делал и мастерил в доме, увлекся радио и собрал изумительный для того времени приемник, на который все смотрели с удивлением...»

— Да, отец очень любил мастерить, — подтверждает Алексей Харитонович Славороссов, редактор одного из столичных технических журналов. — Вот уж точно золотые руки. Все умел. И на кухне любил возиться, даже куличи сам пек. А вот на меня сердился, что к рукоделию всякому равнодушен.

— Какой же ты парень, если ничего сделать своими руками не можешь, ну-ка давай помогай...

Больше всего тратил денег на инструмент и радиодетали. До поздней ночи, бывало, сидит с наушниками, с какими только коротковолновиками не устанавливал связи... Увлекающийся, очень интересный человек был отец. Хоть и поругивал меня, но дружили, единственный сын...

В Академии имени Жуковского хранится копия диплома № 17 военного инженера-механика воздушного флота Славороссова.

После перечня изучавшихся дисциплин указано, что пройдены специальные курсы «экономики аэротранспорта, испытания самолетов, электро- и радиооборудования самолета и аэродромов». В процессе учебы им были разработаны проекты «самолета, авиационного двигателя, авиационного завода».

Весьма основательная подготовка!

Харитон Никанорович Славороссов из академии был направлен в Добролет, где продолжал заниматься изысканиями новых линий для гражданских самолетов. По пальцам тогда можно было пересчитать в стране все аэропорты и воздушные трассы. Многие люди, да что люди, города, районы, целые края еще никогда не видели аэроплана.

А Славороссов одержим проектом грандиозного группового перелета из Москвы до Пекина!

Должны полететь самолеты главным образом советские и на отечественных моторах. Через Урал, Си-

бирь, горы Забайкалья, Монголию, зловещую пустыню Гоби, через хребты Укалгана — 6500 километров!

Мировая история авиации еще не знала такого колоссального группового перелета. Нет по всей трассе аэродромов, запасных площадок, линий связи.

Нет? Подготовим!

Самолеты разных марок, с разными скоростями, каждому свой запас деталей, инструментов, не в одном, а в десятках мест.

— Это нереально! — возмущаются скептики. — Маниловщина!

— Сделаем! — коротко отвечает Славороссов. — Дайте срок.

И подготовили. В трудах неимоверных, в бедной, встающей на ноги из разрухи стране.

Год 1925-й. С газетных полос не сходят имена героев-летчиков М. Громова, А. Волковойнова, А. Екатова, И. Полякова, П. Найденова, А. Томашевского.

Долетели, прошли через все испытания!

Никто не знает имен инженеров, техников, механиков, без которых был бы невозможен этот успех. Полетел бы и Славороссов, если бы мог. Впрочем, летчик Томашевский — это тот самый матрос, которого нелегально выучил летать Славороссов в императорском аэроклубе. И сам он, человек, вложивший в подготовку и проведение перелета весь свой опыт пилота, механика, инженера, вдвойне в полете!

А через год участник этой эпопеи летчик Волковойнов выпустит книжку, где скажет: «Проект перелета был разработан одним из старейших русских летчиков, инженером X. Н. Славороссовым». Узнаем мы из этой же книжки, что Харитон Никанорович был к тому же «начальником земного обслуживания самого трудного — четвертого участка от Кяхты до Пекина».

Посмотрев на географическую карту, найдите этот отрезок пути, вспомните, каким транспортом и какой техникой располагали тогда, и вы поймете, чего все это стоило.

Годы заслонили собой многие события, уходят из жизни их участники и свидетели, не все документы попали в архивы, да и сами архивы испытали невосполнимые потери в минувшей войне.

Вот почему так дорог и ценен каждый документ, попадающий в руки биографа Славороссова.

Телефонный звонок.

— С вами говорит старый летчик-наблюдатель Смирнягин. Услышал о ваших поисках и хочу показать редкую фотографию Славороссова, если вам это интересно. Я служил с ним в Добролете.

— Конечно, конечно, большое спасибо...

И вот мы вдвоем с Евгением Павловичем рассматриваем необычный снимок: у развороченного, разбитого мотора старого самолета со сказочным названием «Конек-горбунок», первой советской учебной машины, стоят двое. Один, я узнал его сразу, Славороссов, а другой?

— Миша Водопьянов.

— Водопьянов?.. Тот самый?

— Именно он, Михаил Васильевич, Герой Советского Союза, высадивший на Северный полюс папанинскую четверку. Но начинал он в авиации с моториста, работал у Славороссова.

— А что произошло, почему они у этого самолета?

— Однажды на нашем подмосковном аэродроме у летчика Бориса Андреевича Иванова в воздухе разрушился мотор, оторвался носок вала вместе с пропеллером. Иванов был опытнейший летчик, участник гражданской войны, он сумел посадить самолет. И вот Славороссов прибыл разбираться в аварии, захватив и старшего моториста Водопьянова.

— А снимал кто, откуда у вас фотография?

— Я тогда закончил Высшую школу фотограмметристов и служил в тренировочной эскадрилье Добролета, ее называли сокращенно «Трэнэс». Так вот, я находился случайно рядом, фотокамера была с собой, вот я и снял этот чудной самолет. И Славороссова хотелось сфотографировать на память, исторический был летчик. В Добролете к нему с уважением относились: доброжелательный, все всегда спокойно объяснит, подскажет инженерам и летчикам. Потом технические вопросы решал без волокиты, а тогда во всем нехватка была, так что дело часто осложнялось. Он и нашему Трэнэсу помогал.

— А с Водопьяновым вы давно не встречались?

— Целую вечность. Последний раз это было на Байкале, еще до войны, когда Михаил Васильевич совершил рекордный перелет на самолете Р-5 по маршруту Москва — Владивосток.

— Там, кажется, авария случилась серьезная?

— Еще какая! Зима была, туман прижал самолет

почти к самому озеру, и Водопьянов врезался в торчащий торос... Летчика выбросило из кабины, он был тяжело ранен. Все же Водопьянов попытался спасти своего бортмеханика Серегина, тащил его к берегу, да оба упали и потеряли сознание. Нашли их только на рассвете... Серегин погиб, а Водопьянов непонятно как выжил, его по кусочкам собирали. И вот, скажи ты, снова летал, да как!.. Подарить бы ему эту фотографию, пусть вспомнит юность, Славороссова, чему-то он и Водопьянова научил, правда ведь?

— Так давайте съездим к Михаилу Васильевичу. Вы фотографию подарите, о Славороссове расспросим.

— Отличная идея, — обрадовался Смирнягин, — я-то сам не решился бы его беспокоить.

На следующий день прямо с утра мы вдвоем поехали в подмосковное село, где на берегу озера Бисерное жил на даче первооткрыватель советских северных трасс.

Михаил Васильевич обрадовался встрече со старым сослуживцем. Высокий, с копной седых волос, он горевал, что годы берут свое, трудно стало ходить, но живой интерес ко всему происходящему не покидал ветерана.

— Больно не хочется от жизни отставать. А за карточку спасибо... Удружили... Полина, — позвал он жену, — смотри, каким я был молодым...

Потом заговорили о Славороссове:

— Настоящий русский самородок... Хотя при мне он уже не летал, иногда потихоньку подлетывал, — подмигнул Водопьянов.

Наверное, он и сам грешил этим после запрета врачей. Летчики знают — сердце не сердце, а за штурвал подержаться тянет, летать нельзя разучиться, это остается на всю жизнь, выработанный рефлекс.

Когда я сказал ему об этом, Водопьянов согласно кивнул головой:

— Все мы грешим, если возможность есть. Как отказать? А теперь уже все... И Славороссов переживал, видно было. А человек он геройский, точно.

Михаил Васильевич потрогал рукой большой шрам на лбу — след байкальской катастрофы...

— Верно говорят, история авиации кровью летчиков написана. Тот же Славороссов... На чем летал... Да и мы начинали без связи, без радио, приборов с

гулькин нос... Чутьем больше. Ну и расшибали лбы. Я, можно сказать, трижды рождался.

Водопьянов снова взял фотографию.

— Ну вот этот бедолага «Конек-горбунок». Его же сами собирали из деталей самолетов самых разных, что были под рукой.

Первую машину сложили в 1923 году. И знаете, получился хороший, устойчивый самолет, больше ста двадцати километров давал. Тридцать штук всего сделали. От бедности, конечно, но послужил «Конек» хорошо. Летчиков учили, потом для сельского хозяйства приспособили, поля опыляли... Вот ведь время какое было.

А случай этот помню, как у Иванова винт оторвало. Славороссов осмотрел, ставьте, говорит, новый мотор, усталость металла, вот и рвануло. «Фиаты» тогда были, тоже все сроки перерабатывали.

Инженер Славороссов был каких мало, все понимал. Я у него большую школу прошел, с благодарностью вспоминаю. Он, знаете. и летчикам помогал, особенно молодым. Да все так деликатно скажет, ошибку разъяснит, посоветует... Настоящий летчик и с земли все увидит, все подметит, что не так... Очень хорошо, что вспомнили его, нельзя таких людей забывать... пионеров авиации русской.

Возвращаясь из Купавны, мы говорили с Евгением Павловичем о Водопьянове, о судьбе Славороссова.

— А куда он из Москвы уехал? Меня тоже ведь перевели, так и не знаю.

— В Среднюю Азию, возглавлял там техническую службу Добролета. Потом послали главным инженером авиационного завода, вернулся в Москву и преподавал в Высшем техническом училище имени Баумана, в авиационном институте лекции читал...

Как-то в этом институте Славороссов беседовал с заведующим кафедрой — крупным специалистом в области самолетостроения. Неожиданно в кабинет вошел смуглый поджарый человек и еще с порога произнес:

— Простите, ворвался, не позвонил, но...

— Роберт Людвигович! — обрадовался и изумился одновременно хозяин кабинета, выходя ему навстречу. — Вот не ожидал!..

— Одна важная консультация... — И вошедший бросил взгляд в сторону Славороссова, ясно показавший, что он тут лишний.

Профессор несколько смутился необходимостью попросить Харитона Никаноровича оставить их вдвоем, но тот уже поднялся с кресла:

— Я потом зайду, у меня сегодня много дел в институте.

— Одну минутку, — удержал его профессор, исправляя неловкость. — Роберт Людвигович, я рад случаю представить вам одного из старейших и замечательнейших русских авиаторов, имя которого вам должно быть знакомо — Харитон Никанорович Славороссов.

— Славороссов? — стремительно повернулся к нему гость. — Славороссов?.. — И с неподдельной радостью стал трясти протянутую ему руку. — Славороссов...

Харитон Никанорович даже смешался от этого непонятного, бурного проявления чувств. Изумление было написано и на лице профессора.

— Это судьба моя! — еще более озадачил обоих темпераментный посетитель. — Вы помните Фиуме, белый «блерио», полет над морем?.. Самый первый день... Вы показывали самолет губернатору и разрешили сесть в кабину его сыну... А? Помните?..

— Неужели это вы?!

— Я, я! Дорогой товарищ Славороссов!.. Какая встреча... Мы должны обязательно разговаривать, много, долго... Дайте ваш телефон... Как жалко, срочное дело... Буду звонить...

Славороссов записал на бумажке номер своего телефона, простился с Робертом Людвиговичем и вышел из кабинета. Как ни был взволнован необычной встречей, так живо вернувшей его к воспоминаниям о далекой юности, Харитон Никанорович терялся в догадках: «Кто же он теперь? Выходит с авиацией связан. Вот, ведь, и в институте его знают, как своего встречают... Неужели в нашем КБ работает?.. Так он что, советский?.. Как по-русски говорит... Как же его фамилия?..»

Вопросов было множество, оставалось ждать обещанной встречи. Не очень скоро, но она состоялась.

Славороссов в своих предположениях оказался прав: итальянский коммунист авиаконструктор Роберт Бартини после захвата власти фашистами бежал, скрываясь от ареста, и по решению Итальянской компартии был направлен в Советский Союз. Покидая

Италию, он, как сказал Славороссову, дал клятву — сделать все возможное, чтобы «красные самолеты летали быстрее и выше черных».

Действительно, большинство заданий, которые выполнял Бартини, были необычны. Начав работу в специальных конструкторских бюро, он со временем стал главным конструктором. Им созданы такие машины, как рекордный самолет «Сталь-6» и пассажирский «Сталь-7», дальний арктический разведчик «Дар», бомбардировщики ЕР-2, ЕР-4, сверхзвуковой истребитель Р с треугольным крылом, реактивный перехватчик Р-114, сверхзвуковой самолет-амфибия «Летающее крыло» и многое другое.

В последние годы жизни он написал автобиографическую повесть «Цепь», где имя Славороссова стоит в ряду первых, кто помог ему определить призвание и выбор пути.

Во время одной из встреч и воспоминаний об Италии неожиданно всплыло в разговоре имя Акашева, которого Бартини тоже знал.

После гражданской войны Акашева направили на работу в Наркомат внешней торговли. Молодая Советская Республика устанавливала связи с зарубежными авиационными фирмами, приобретала самолеты, технику. Инженер Акашев, знавший несколько европейских языков, долго живший за границей, был очень полезен в этой сложной работе. Ему же поручили представлять РСФСР на международной дирижабельной конференции в Лондоне, участвовать в конференции по аэронавтике в Риме. Во время знаменитой Генуэзской конференции Акашева назначают экспертом по вопросам воздушного флота при советской делегации.

Ветеран Итальянской компартии, сенатор Умберто Террачини вспоминал о весне 1922 года: «Это было нелегкое время. К власти еще не пришел фашизм, но его приход обозначился явственно. Назревала схватка. Рим, Милан, Генуя тех времен были похожи на города, находящиеся в осаде. Рабочая гвардия охраняла фабрики и заводы.

...Наша партия была серьезно озабочена тем, как уберечь советскую делегацию от угроз, которые уже тогда раздавались в ее адрес и в прессе, и на фашистских митингах. Партия обратилась к наиболее верным своим кадрам из числа рабочих Милана, Турина и Ге-

нуи с призывом создать дружину для охраны делегации».

Был в этой дружине и Роберт Бартини.

Разбившись на группы, дружинники непрерывно несли вахту у отеля «Палаццо империаль» в курортном городке Санта-Маргерита, где расположилась советская делегация, неотступно сопровождали ее во время поездок на переговоры, проходившие в генуэзском дворце Сан-Джорджо, заботливо охраняли советских товарищей во время прогулок, следуя за ними по пятам.

Во время одной из таких экскурсий, когда Акашев показывал группе товарищей достопримечательности Генуи: дом, где родился Христофор Колумб, стоявший рядом с древними генуэзскими воротами, старинные дворцы, знаменитый порт, Бартини просто присоединился к ним, дополняя рассказ «экскурсовода» интересными подробностями. Это было несложно — Акашев хорошо говорил по-итальянски. Так они познакомились, а годы спустя вновь встретились в Москве уже по делам авиационным.

Вот так пересекались жизненные пути столь разных людей, объединенных любовью к небу, навечно оставивших в нем свой неповторимый след... Рано ушел из жизни Акашев, в 1941 году, перед самой войной, умер на Севере Харитон Никанорович Славороссов...

Пройдут еще годы, и внучка летчика, тогда студентка Московского университета, начинающая поэтесса Евгения Славороссова посвятит памяти деда такие берущие за сердце строки:

Мой незнакомый дед,
Мой предок легендарный,
Завидую судьбе
Твоей неблагодарной.
Не отыскать морщин
На пожелтевшем фото.
О, лучший из мужчин, —
Икар — дитя полета.

Это было так: ты, упрямо хмурясь, подходил к своей машине — «этажерке». Хрупкая конструкция напоминала воздушного змея, склеенного детьми. Но чудо свершилось — она взлетела.

И ахала толпа,
Крестился дед, толкуя,
И капал пот со лба.
И рвался крик, ликуя.
Бесстрашный ангел мой,
В бензине и мазуте,
От пошлости земной
Ты поднялся до сути.

Великий гонщик. Сумасшедший велосипедист. Скорость, скорость... «Какой же русский не любит быстрой езды...» «Новый век набирает скорость. Все быстрее, быстрее...»

Молитву сотвори
За дерзостного брата.
Живой метеорит,
Душа огнем объята.
Падучая звезда,
О чем тебе молиться?
В день Страшного суда —
Сгореть или разбиться?

Космонавты начала века, не отделенные броней от стихии, а вбирающие ее в свои легкие, неотразимые авиаторы в кожаных шлемах. Цветы, и музыка, и улыбки женщин. И сообщения в газетах: «Сегодня утром произошла воздушная катастрофа...»

Ты в небесах пари,
Будь в вечности как дома,
Мой Сент-Экзюпери,
Мой предок незнакомый.
Жизнь — праздник без конца,
И тяжкая работа.
...Не разглядеть лица
На пожелтевшем фото.

Нет, не ошибся юный спортсмен, назвавшись Славороссовым. Такие, как он, и составили славу России.

«...Нельзя таких людей забывать — пионеров авиации русской», — сказал Водопьянов.

...Да только ли русской?..

* * *

Да, не все и не всех удалось извлечь из тьмы забвения. В июне 1916 года погиб под Верденом русский летчик-доброволец Александр Александрович Гомберг. Четыре боевые награды — свидетельство мужества и отваги бывшего студента Киевского политехнического

института. О нем документов больше нет пока никаких...

В августе 1914 года вступил добровольцем во французскую авиацию эстонец, русский подданный Мартин Трепп. Жил он перед войной в Швейцарии, где и получил диплом летчика.

Закончив войну, остался во Франции, жил в Ницце. Когда гитлеровцы оккупировали страну, участвовал в движении Сопротивления и пропал без вести.

Всего лишь один из приказов пока удалось обнаружить в военных архивах Франции:

«Сержант эскадрильи С-27... показал себя великолепным солдатом и прекрасным пилотом. Имеет 220 часов полета над врагом. 25 сентября 1915 года, посланный на задание взорвать железную дорогу, необыкновенно смело спустился до высоты 10 метров над объектом, чтобы быть уверенным в успехе.

Во время операции повреждена одна из лопастей винта сильным обстрелом противника и еле выдержала при возвращении».

Каким же безотказным и смелым был этот летчик, если всего за год военных действий он провел в воздухе 220 часов! Ведь самое малое нужно было 100 раз вылететь на боевое задание.

Цитата, которая приведена была, вырезана из газеты или журнала, наклеена на маленький листочек, лежавший среди других бумаг в делах военно-исторической службы ВВС Франции.

Ниже весьма мелким писарским почерком сделаны пометки о других случаях «цитирования» имени Мартина Треппа в приказах. Всего их четыре. Последний раз он отмечен за храбрость в начале 1917 года. Больше пока ничего.

Нашел я во французском журнале портрет бравого усатого молодца, летчика Ивана Кириллова, пилота-сержанта эскадрильи М-19, опубликованный по случаю его награждения Военной медалью, 31 мая 1915 года.

«Кириллов — отличный пилот, прошедший войну с самого начала, никогда не уклоняющийся от боевых заданий, какими опасными они ни были бы.

25 мая он вылетел на разведку. На высоте 2500 метров в его аппарат попали осколки разорвавшегося снаряда, повредили мотор и рули управления. Аэроплан падал до трехсот метров. Сохранив хладно-

кровие, он смог запустить мотор, выровнять аэроплан и продолжать полет до благополучной посадки».

Мой добровольный помощник парижский врач Фернан Фосье тоже начал «охоту» за материалами о русских летчиках во Франции. Вот одно из его сообщений: «1 мая 1917 года, после долгого путешествия из Мурманска во Францию, 25 русских авиатехников высадились в Гавре, где были встречены с энтузиазмом. Их встречал весь город.

Сначала русских послали в Лион, где на городском аэродроме они изучали моторы, потом стажировались в школе Фармана в Шартре. Там они летали на самолетах «кодрон» и получили дипломы летчиков...

После революции и подписания Брестского мира, когда русские, захваченные на французском фронте, объявлялись немцами шпионами и подлежали расстрелу, эти авиаторы должны были решить свою судьбу. Половина из них вернулась на родину, часть осталась, чтобы продолжать сражаться здесь, во Франции.

Оставшихся решением Клемансо, тогдашнего премьер-министра, направили в морскую авиацию. Освоив гидропланы, русские летчики получили в мае 1918 года первый офицерский чин и были определены на базу Сан-Мадрие, близ Тулона. Оттуда они совершили много полетов с целью обнаружения немецких подводных лодок и их уничтожения...

После окончания мировой войны те из русских летчиков, что остались во Франции, организовали Русский авиационный клуб.

Каждое воскресенье на аэродроме Вилакубле под Парижем на двух старых самолетах «фарман» и «спад» они обучали молодежь. Некоторые из их учеников, став военными летчиками, начиная с 1939 года сражались с бошами, как и их учителя в годы первой мировой войны...»

Вот и здесь живая связь времен — вклад русских летчиков в подготовку защитников Франции от гитлеровского нашествия.

Оказывается, не так просто восстановить имена этих людей, выяснить их судьбы.

До сих пор не удалось найти материалы об отважном летчике-разведчике Михаиле Жарикове, Николае Скачкове, Дмитрии Борисове, сражавшихся в рядах французской военной авиации.

Работая в архивах, нельзя было пройти мимо до-

кументов о честном исполнении долга французскими авиаторами, посланными союзниками в Россию в 1916 году, о самоотверженной работе французских механиков на наших заводах и в авиационных парках, о тех, кто помогал подготовить во Франции кадры авиаторов для России, испытывал военную технику перед отправкой на Восточный фронт.

Вот одно из соглашений, заключавшихся в Париже: «Между полковником графом Игнатьевым, русским военным агентом во Франции, действующим от имени своего правительства и названным Биссон Марсель... механиком-монтером, рожденным в Париже 21 июля 1885 года, назначенным в распоряжение русского правительства, условлено нижеследующее:

1. Названный Марсель Биссон нанимается на время войны против Германии и ея союзников в полное распоряжение к Русским Военным Властям для назначения на фронт действующей армии или на русские заводы для постройки, регулировки, исправления авиационных моторов и особливо моторов «сальмсон»...»

Работы для них было много. Из отчетов того же Игнатьева следует, что только в 1916 году было закуплено во Франции 796 аэропланов, 1884 мотора.

Наиболее часто встречаются имена механиков: Делябрус, Сиггоно, Мерель, Филиппон, Жозеф, Сосс, Делольм, Мюрат...

6 мая 1916 года приказом по 7-й армии был награжден Георгиевским крестом «механик французской службы Адольф Трикош 7-го авиационного дивизиона. Вызвался охотником на разведку с бомбометанием и, несмотря на сильный обстрел, сбросил в г. Бугаче бомбы, которые попали в цель. 1 февраля сего года».

Механик Трикош не раз поднимался в воздухе с летчиками 35-го авиационного отряда, который обслуживал их дивизион.

Награжден летчик Кудурье, сбивший вражеский самолет, опыт радиосвязи с самолетом-корректировщиком успешно передает майор французской службы Бордаж, который, как сказано о нем в представлении к боевому ордену, «...присутствовал на приемной радиостанции 4-го Сибирского корпусного авиаотряда во время корректирования стрельбы тяжелого артиллерийского дивизиона по батареям противника.

Находясь в сфере действительного огня артиллерии противника и огня с его самолетов, а также под пада-

ющими стаканами и осколками снарядов своей артиллерии, обстреливавшей в это время самолеты противника, майор Бордаж, оставаясь до окончания корректировать на приемной станции, с полным спокойствием давал весьма ценные указания корректирования при помощи радиотелеграфа на основании личного опыта, извлеченного им во Франции, во время командования эскадрильей.

Военный летчик
ротмистр фон Витте».

Двумя русскими орденами награжден командир «аистов» майор Брокар как «выдающийся работник на французском фронте по части истребителей».

Больше других испытал аэропланов, предназначенных для России, капитан Туссен, русских механиков в 1-м авиационном парке отлично готовили капитан Прат и су-лейтенант Гурве...

Казалось бы, скуп язык документов, но, пролежав в архивах десятилетия, они рисуют нам картины прошлого, вызывают к жизни имена давно ушедших людей, воскрешают их славные дела, а значит, и их самих.

Вот прибыли в Париж представители русского военного командования для осмотра новой авиационной техники. Военный летчик сержант Арман Малярд демонстрирует перед ними в воздухе новейшие «ньюпоры».

Мастерство этого боевого летчика так поразило специалистов, что имя пилота записано в специальном документе русским генералом. Не забыт и Аристид-Жюль Лаббе, показавший в воздухе жироскоп, пилот 93-й эскадрильи.

Возможно, что до сих пор хранятся во французских семьях боевые русские награды дедов и прадедов — напоминания о скрепленном кровью содружестве русского и французского народов, так героически продолженного в годы минувшей войны славными патриотами полка «Нормандия — Неман».



Боевые друзья

Когда еще начались поиски материалов и была задумана эта книга, пришла и такая мысль: «Вот бы пригласить в соавторы французского литератора да еще летчика, такого, как Сент-Экзюпери. Два авиатора пишут книгу о своих предшественниках...»

Идея была заманчивой не только ради символики. Есть разница в быте, традициях русской и французской авиации, больше можно было бы найти материалов во Франции. Но как это сделать практически?

Никто не мог порекомендовать мне подходящую кандидатуру, не знал и я, с какого конца попытаться осуществить задуманное.

А пока, чтобы лучше понять французскую авиацию, ее людей, читал, что мог достать, конечно же, не миновал Сент-Экзюпери, прочел и книгу его друга — летчика Марселя Мижо о самом писателе.

Удивительные бывают в жизни совпадения, словно их кто-то нарочно задумывает. В 1912 году в Амберье, неподалеку от Сен-Мориса, был аэродром. И именно там уже прославленный спортсмен Жюль Ведрин прокатил на аэроплане мальчика, часто приезжавшего к летчикам на велосипеде. Этим мальчиком был Антуан Сент-Экзюпери.

Позже, окончив школу, которую называли за обилие катастроф «каторгой учеников-трупов», Экзюпери сам становится летчиком. Началась война, и писатель добился зачисления в армию. Меня потрясло одно его письмо. Чего же он ищет еще?

«Умоляю тебя воздействовать на Ш., чтобы меня перевели в истребительную авиацию. Я задыхаюсь... Если мне не удастся воевать, я буду морально совершенно болен. У меня есть многое, что сказать по поводу теперешних событий. Но сказать эти вещи я смогу только как боец, а не как турист...

Я несчастен и не могу ничего говорить. Спаси меня. Добейся моего перевода в эскадрилью истребителей. Ты прекрасно знаешь, как я далек от воинственности. И тем не менее я не могу остаться в тылу и не принять на себя свою долю риска...

Вести войну надо, но я не вправе говорить это до тех пор, пока разгуливаю в безопасности в тулузском иебе... *(Он тренирует штурманов. — Ю. Г.)*

Нельзя говорить «мы», если отделяешь себя от других. И если ты тогда говоришь «мы», то ты просто сволочь!

Все, что мне дорого, под угрозой. Когда в Провансе лесной пожар, все, кто не сволочь, вооружаются ведром воды и киркой. Я хочу участвовать в войне во имя любви к людям, во имя неписаной религии, которую исповедую. Я ие могу не участвовать...»

Как понятно и дорого это чувство нам, современникам и участникам минувшей войны.

В иачале пятидесятых годов в Париже вышла превосходная книга «Нормандия — Неман», которую только через несколько лет перевели и выпустилн в Москве. Написал ее Франсуа де Жоффр — летчик, сражавшийся за Францию в небе России!

Вот был бы идеальный соавтор, пожелай он участвовать в задуманной книге. Прочитав его воспоминания, я поверил, что с этим человеком мы бы наверияка нашли общий язык.

— Ты прав, нашли бы, — сказал мне Константин Фельдзер, когда я вновь встретил ветерана «Нормандия — Неман» в Москве, — только этот замечательный парень недавно умер... Ои продолжал летать и после войны на внутренних линиях, в Индокитае, летчиком на каучуковых плантациях, потом забрался в поисках работы и приключений в Венесуэлу, где помогал геологам искать золото и бриллианты... И вот нет Франсуа... А его мы так любили в полку. Отличный товарищ!..

Прошли еще годы. В дни празднования тридцатилетия нашей общей Победы над фашизмом я узнал, что жив человек, о встрече с которым мечтал Фраисуа де Жоффр, но так и не смог его отыскать. Он и в книге рассказал о своем чудесном спасении, а вот советского офицера, которому обязан жизнью, больше не увидел.

Шли последиие бои на подступах к Кенигсбергу. Решающий штурм. Полк «Нормандия — Неман» получает приказ блокировать гитлеровский аэродром в Пиллау, последнее пристанище лучшей немецкой эскадрильи истребителей «мельдерс».

Я в эти дни на своем Ил-2 летал под Берлином, мой незнакомый далекий друг, которого я позже мечтал пригласить в соавторы, вылетел на своем Як-3 штурмовать Пиллау.

Не удалось нам написать эту книгу вдвоем, но вдвоем мы завершим ее последнюю главу. Рассказывает Франсуа де Жоффр:

«Вместе с тремя летчиками моей эскадрильи я иду на правом фланге группы. Мы должны прикрывать основное ядро...

Уже десять минут, как мы в полете. Вдали виднеется залив Фриш-гаф, Пиллау и аэродром. «Мельдерсы» уже здесь, точно прибыли на свидание. Группами по два самолета они громоздятся друг над другом и заполняют небо на всех высотах — гибкая тактика, которая для них наиболее выгодна.

Я в паре с капитаном Шаррасом отделяюсь от отряда и устремляюсь вниз на Пиллау. Легкое покачивание крыльями самолета командира полка — сигнал к атаке. В эфире беспрерывно слышится:

— Ахтунг! Францозен! (Внимание! Французы!)

Почти в отвесном пике, чтобы достигнуть скорости 600 километров в час, мы устремляемся к земле, на пару «фокке-вульфов», летящих перпендикулярно линии нашего полета, но значительно ниже. Все внимание на прицел! Вперед! Немного удачи, точности, и мы причиним им большую неприятность.

Но «фокке-вульфы» поняли наш маневр. Они начинают разворот, переворачиваются на спину и стремительно пикируют к своему аэродрому, используя всю мощность моторов. Они хотят увлечь нас за собой, чтобы подставить под смертоносный огонь своей зенитной артиллерии. Мое положение не из лучших: в головокружительном пикировании я очутился ближе всех к земле. С рекордной быстротой я приближаюсь к одному из «фокке-вульфов», отчетливо различая черные кресты на крыльях. Ну, пора!.. Легкий нажим на педаль управления. Силуэт самолета растет, вырисовывается все четче в рамке прицела. И вот уже мои трассирующие пули настигают его, отдирая куски металла от корпуса. Сероватый дымок скользит вдоль фюзеляжа. Но истребитель продолжает пикировать. Вдруг я вижу, что оказался один в небе над аэродромом, всего в нескольких сотнях метров от моря.

Чувствую, как зенитная артиллерия концентрирует огонь на моем Яке. Огненные шары разнообразных оттенков и багровые полосы окружают меня... В наушниках слышится знакомое потрескивание.

— Внимание! Перестроение на высоте три тысячи. Направление — Хайлигенбайль, — сообщает «Финнозеро» (позывной командира полка).

...С большим трудом мне удается набрать высоту. Держу курс на восток, чтобы не опоздать на соединение с группой в указанном командиром месте. Я иду зигзагами, чтобы избавиться от возможного преследования. Налево и выше моего Яка меня поджидают два «фокке-вульфа», с другой стороны два «мессершмитта». Я устремляюсь на огромной скорости к земле, закрытой облаками. Мне уже кажется, что я сумею выйти невредимым из этой переделки, как вдруг яркая вспыш-

ка ослепляет меня. Мою машину словно свела судорога. Появился дым. Пол кабины точно провалился. Под ногами я вижу море и языки пламени, которые, кажется, вот-вот начнут лизать мои сапоги. Понимаю, что меня подбили. Какой-то «фокке-вульф», выйдя из облаков, пристроился в хвост моему Яку и выпустил в упор несколько очередей. Снаряды разорвались в хвосте машины и под нею. Это пока все, что я успеваю осознать.

И пока я пытаюсь более отчетливо представить себе случившееся, вдруг второй взрыв потрясает самолет. Управление нарушено. Я ничего больше не могу сделать. Он сваливается на левое крыло, переворачивается на спину и входит в первый виток штопора, который не оставляет никаких шансов на спасение. Машина горит. Она падает в море, как пылающая и дымящая головня.

Почти механически, точно в бреду, я открываю фонарь кабины, который сразу же срывает воздушным потоком, отстегиваю привязные ремни и нечеловеческим усилием поднимаюсь с сиденья».

Прыгать из штопора очень трудно, летчика прижимает к сиденью с огромной силой. Франсуа де Жоффр в падающей, объятой огнем машине все же сумел вывалиться из самолета и раскрыть парашют. Но он запутывается в нем, одна нога попала в стропы, и летчик опускается вниз головой, половина купола смята, скорость падения выше нормальной. Идет борьба теперь с парашютом, чтобы выправить его положение, освободить запутавшуюся ногу... И вот летчик падает в воду:

«...Стремительно погружаюсь в серо-зеленый обволакивающий тело мир... Ощущение пронизывающего холода, удушья, томительного страха перед небытием! Ни неба, ни воздуха. Я задыхаюсь, почти теряю сознание на глубине шести метров в заливе Фриш-гаф, который не более двух недель как освободился ото льда...

Мозг сверлит мысль: «Спастись, спастись любой ценой». Взывая к моему доброму прошлому *(Франсуа был чемпионом Франции по лыжам среди студентов. — Ю. Г.)* — спортивной закалке, я неистово работаю руками и ногами и скоро оказываюсь на поверхности воды. Жадно глотаю воздух... Теперь прежде всего необходимо избавиться от лямок и стропов парашюта, лишнего снаряжения и как можно дальше отплыть от этого огромного белого савана, который стесняет мои движения и тянет за собой в морскую пучину. Чувствую легкие покалывания в правой ноге. Наверное, несколько осколков застряли в ступне. Болит бедро. Во время падения в воду я потерял один сапог, другой тянет на дно, как тяжелый башмак водолаза... Я пони-

маю, что купол моего парашюта, плавающий на поверхности залива, представляет отличную мишень для немцев... А в это время в небе продолжают кружиться несколько «мессеров». Они посылают в меня пулеметные очереди...

В двух-трех километрах от меня отчетливо вырисовывается берег. Он еще в руках немцев, которые метр за метром продолжают отступать под мощным натиском русских войск...»

265-й стрелковый полк 20-й стрелковой дивизии вел бой у высотки Волчьей на подступах к заливу Фриш-гаф. Немцы ожесточенно сопротивлялись. Наступление приостановилось. Бойцы из окопов передней линии видели, как два вражеских истребителя подожгли наш одинокий Як и летчика, прыгнувшего из горящего самолета.

— Братцы! Фрицы расстреливают нашего! — закричал кто-то.

— Вперед!..

И, спеша на помощь погибающему летчику, пехотинцы поднялись в атаку, чтобы прорваться к берегу. Снова разгорелся жестокий бой...

А что же Франсуа?

«Я плыву медленно, экономя силы. Оглядываюсь и вскоре замечаю в 100 метрах какой-то темный предмет, плавающий на поверхности. Медленно, очень медленно, теряя устойчивость под тяжестью набухшей одежды, промерзший до мозга костей, я приближаюсь к этому предмету, моей последней надежде, так как чувствую, что без опоры я никогда не доберусь до берега... ...Судороги железными обручами стягивают ноги и спину, когда я хватаюсь наконец негнущимися пальцами за толстый деревянный брус, к которому прибиты две небольшие дощечки. Дыхание и жизнь возвращаются ко мне... Я закрываю глаза. Я так устал, так устал...

Когда я поднимаю веки, то вижу вокруг себя всюду всплески от пуль, будто сыплется град. Меня обстреливают с берега. Я устраиваюсь за брусом, стараясь укрыться от глаз любителей стрельбы по неподвижным целям. И действительно, огонь постепенно стихает. Видно, подумали, что я утонул, что я мертв. А впрочем, не мертв ли я уже наполовину? Я весь посинел. Я кричу от боли, ясно ощущая, как леденящие кровь кинжалы смертельного холода вонзаются в мое тело. Меня охватывает ужас: лучше умереть от пули, чем околеть от холода в воде. Я вскарабкиваюсь на брус. Солнце зашло. Небо из белого превратилось в серо-стальное. Над заливом продолжаются воздушные бои. Группа бомбардировщиков Пе-2 в сомкнутом строю бомбит оконечность полуострова. Это единственное, что доставляет мне удовлетворение. Я с наслаждением смотрю на землю,

где тотчас вздымаются огромные столбы пламени... Но вот наступает очередь штурмовиков — грозных русских самолетов, несущих смерть и разрушение. Они проходят не более чем в пятидесяти метрах надо мной. Их пушки поливают огнем суда, лодки и плоты, которые пытаются отчалить от берега, где бушуют пожары...

Который час?! Я потерял всякое представление о времени и пространстве. Ничтожное жалкое существо, почти без жизни и без мысли, какая же сила заставляет тебя цепляться за этот кусок дерева, какая воля заставляет тебя верить в чудо, тогда как логика и разум сказали бы, что все кончено? Я впадаю в забытье, прихожу в себя, что-то бормочу и опять впадаю в забытье. Ночь. Холодный туман встал над Балтикой, но война ни на минуту не затихает. Беспрерывно рвутся снаряды, и я слышу, как они проносятся в небе и страшно свистят, как будто где-то надрывно дышат мехи адской кузницы... Пламя взрывов раскалывает ночную тьму. Я уже не знаю, мертв я или жив, и не чувствую, что являюсь очевидцем одного из самых ожесточенных кровопролитных боев между русскими и немцами...»

К наступлению темноты русские солдаты прорываются к берегу, выбив врага с высотки Волчьей. С того момента, как они увидели наш сбитый самолет, прошло около полусуток. Жив ли летчик, упавший между противниками на ничейную воду?

Сражение все продолжается. В сторону немцев пролетают огненные смерчи «катюш», оттуда стреляет все, что может стрелять.

Франсуа Жоффр, которого течением несет ближе к берегу, видит, как немецкий танк, погрузившись наполовину в воду, продолжает вести огонь по русским позициям.

«Я нахожусь точно на оси нейтральной зоны. При помощи куска дерева, выловленного в воде, которым я пользуюсь как веслом, мне удается несколько ускорить мое продвижение...

Уже больше десяти часов я в воде. Малейшее усилие становится пыткой. Суставы больше не сгибаются. Мускулы отказываются повиноваться. Меня всего разламывает от боли. Страшно ноет правая нога. Когда эта боль становится невыносимой, я кричу в темноту, присоединяя свой жалкий вопль раненого человека к грохоту битвы и плеску морских волн. Я потерял всякое представление о холоде. Мои зубы больше не стучат. Челюсти крепко стиснуты, словно сведены судорогой. Меня сжигает дикая жажда. Я охаю от боли, но продолжая грести куском доски.

Берег теперь совсем близко, и он пугает меня. В зареве пожаров и свете ракет можно различить все детали дьявольской пляски, которая происходит на берегу. Люди ползут, неожидан-

но поднимаются, бросают гранаты, исчезают. Вместо них появляются другие... Русская артиллерия бьет прямой наводкой почти в упор...

Что делать? Плыть налево? Или, может быть, направо? Как узнать? Сначала надо выбраться на берег, а там видно будет. Только не утонуть. Я не могу представить себя утопленником. Еще двести метров. Еще одно усилие, черт возьми! Механически я продолжаю погружать импровизированное весло...

Еще сто метров! Снова вокруг меня свистят пули, конечно, без адреса, но также опасные...»

Наши солдаты уже на самом берегу. Бой продолжается. Летчика не забыли, горюют, что не добрались засветло, наверное, он убит либо утонул в ледяной воде.

— Жалко парня!.. Может, жив?..

Где уж тут...

А летчик жив, он почти у берега!

«Теперь, не теряя ни секунды, нужно кричать, орать по-русски. Иначе я рискую получить автоматную или пулеметную очередь... Русские должны уже закрепиться на этом берегу. Кажется, мне даже удалось рассмотреть их меховые шапки, длинные шинели...

Шум стихает. Пора! Я кричу. Мой крик не имеет ничего общего с человеческим...

— Товарищи, здесь французский летчик полка «Нормандия — Неман»! Я ранен!..

Мне хватает силы еще на один отчаянный призыв...»

Но с берега его уже услышали! Начальник штаба первого батальона капитан Назарьян находит какую-то лодку, вскакивает в нее. Вместо весла тоже обломок доски.

Замкомбата Герой Советского Союза А. Шубников, получивший звание за эти бои, подбежал к берегу и освещает море ракетами:

— Правей, правей голос был! — кричит он в темноту.

— Друг, товарищ, голос подай! — орет Назарьян. — Ау... Друг!..

Немцы открыли по лодкам огонь. Назарьян спрыгивает в воду, благо мелко. Рыщет вправо, влево... И вдруг в свете ракеты, выпущенной Шубниковым, видит полуживого человека, вцепившегося в бревно.

«Осветительная ракета вспыхивает в небе. Я машу рукой, в последний раз выкрикиваю что-то бессвязное и, обессиленный, опускаюсь. Мои глаза открыты, но я больше ничего не вижу. Еще один крик, но на этот раз со стороны русских. Какой-то солдат протягивает руку, вытаскивает меня на берег. Я падаю

на песок. Мой спаситель торопится: немецкие автоматчики недалеко...

Я очутился в воронке от снаряда, переполненной советскими солдатами. Наступление в самом разгаре. Небритые лица с любопытством разглядывают меня. Мое сердце бьется, я живой, но не могу больше произнести ни единого слова. Советский капитан осматривает меня, он замечает на превратившемся в лохмотья кителе орден Отечественной войны. Его лицо озаряется улыбкой, он наклоняется и крепко целует меня. Этот жест навсегда останется в моей памяти как высшее проявление дружбы бойцов, сражающихся за общее дело, как волнующее выражение чувств, которое позволяет на время забыть все ужасы войны.

Кто-то из солдат пытается запихнуть мне в рот горлышко фляжки с водкой. От первых глотков по всему телу растекается безмерная теплота, но почти мгновенно от сильного внутреннего холода я падаю в обморок на руки моих советских друзей под грохот пушек и автоматов...

Когда я пришел в себя, было уже светло... Завернутый в одеяло, я лежал в телеге на соломе рядом с тяжело ранеными советскими солдатами... Нас везли в медсанбат...»

Когда де Жоффра увозили, спасший его капитан написал наспех на клочке бумажки свою фамилию, как просил летчик, обнял и сказал:

— Поправляйся и напиши. После победы встретимся, скоро уже.

...Вернувшись во Францию на подаренных Советским правительством своих боевых истребителях, где на аэродроме Бурже ликующие парижане устроили героям-летчикам «самый восхитительный, самый трогательный из всех приемов, которые могут выпасть на долю человека», Франсуа де Жоффр тогда же решил написать обо всем, что навек породнило их всех с Россией.

И еще Франсуа сказал своей жене в один из первых дней после возвращения:

— Ты меня поймешь, мне трудно выразить то, о чем я сейчас думаю. Товарищи, эскадрилья, бои, Россия — все это было прекрасно. Но если все эти усилия не были поняты или не будут поняты в будущем, значит, они напрасны.

Нет, не напрасны были усилия отважных борцов с нацизмом, кровь, пролитая в России и французскими летчиками. Память о погибших за общее дело, благодарность живым всегда в наших сердцах.

Боевой союз авиаторов, начало которому положили в 1914 году первые русские летчики, был продолжен в подвиге полка «Нормандия — Неман».

В телеграмме Верховному Главнокомандующему маршалу

Сталину генерал де Голль благодарил за то, что французские летчики были приняты «в ряды славной советской авиации» и снабжены оружием для участия в боях против национального врага, а далее говорилось: «Братство по оружию, скрепленное таким образом на полях сражений, предстает в нашей победе как надежный залог дружбы обоих народов — советского и французского».

А в дружбе, как сказал Монтень, «нет никаких иных расчетов и соображений, кроме нее самой».

Без всякого расчета бросился на помощь лейтенанту французской армии советский капитан.

Спустя четверть века сочинский архитектор Григорий Назарьян отозвался на публикацию в газете «Красная звезда», прочитав, что его долгие годы искал лейтенант де Жоффр.

Капитану запаса торжественно вручили французский боевой орден Военный крест, знак ветерана полка «Нормандия — Неман». Но самой дорогой и горькой реликвией стали для него портсигар и именной значок, завещанные Франсуа де Жоффром своему спасителю.

...В начале века Харитон Славороссов, рискуя жизнью, спас под огнем французского пилота, сенатора Реймона.

Прошло тридцать лет.

Полк «Нормандия — Неман» перебазируется на другой фронтовой аэродром. Над посадочной площадкой кружится охваченный дымом самолет лейтенанта де Сейна.

Свидетельствует очевидец — Франсуа де Жоффр:

«Майор Дельфино *(командир полка. — Ю. Г.)* подбегает к микрофону и настойчиво повторяет:

— Де Сейн, прыгайте! Де Сейн, прыгайте!

Кто-то подбегает к Дельфино:

— Мой командир... У де Сейна в хвостовом отсеке его механик, сержант Белозуб...

Лицо майора мгновенно хмурится. Он понимает, какая трагедия происходит сейчас в воздухе... Жизнь де Сейна больше ему не принадлежит. Конечно, де Сейн еще может спастись, выпрыгнув с парашютом, но это означает верную смерть механика *(он без парашюта. — Ю. Г.)*.

Решение принадлежит русским. Прибегает один из советских офицеров, которого уже поставили в известность о случившемся. Он кричит в микрофон:

— Де Сейн, прыгайте! Я приказываю!

Но лейтенант де Сейн продолжает бороться за жизнь сержанта Белозуба. Он старается сделать все возможное, чтобы посадить машину... Де Сейн не видит полосу и прекрасно понимает, что нормально приземлиться ему не удастся. Он прибавляет газ,

Як встает на дыбы, задрав нос в небо. Картина ужасная. В последний раз де Сейн пытается посадить самолет вслепую. Самолет, словно взбесившись, делает свечу, опрокидывается на спину, ударяется о землю и исчезает в огромных языках пламени в нескольких сотнях метров от нас...

Поступок де Сейна... один из самых потрясающих героических подвигов, очевидцами которых мы были во время этой войны... Я потерял близкого друга, с которым все годы учился в лицее Сен-Луи и вместе готовился к поступлению в летную школу. Он должен был вот-вот получить звание капитана. Еще в то утро я завтракал вместе с ним. Де Сейн был чуткой, благородной натурой, скромный и простой...

Через два часа после этой драмы на аэродроме Микуташ полк «Нормандия» в торжественном строю почтил память лейтенанта Филиппа де Сейна и его механика Белозуба минутным молчанием. Так старинная французская семья лишилась своего единственного сына».

Француз де Сейн погиб вместе со своим русским другом. Большего сделать он не мог. И высшего подвига тоже не мог бы совершить никто. А повторить повторяли и русские и французы, жертвуя жизнью друг за друга, во имя боевой дружбы.

В дружбе нет никаких иных расчетов и соображений, кроме нее самой!

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОЛОГ 3
ОШИБКА ЭНЦИКЛОПЕДИИ 7
МЕЧТА О КРЫЛЬЯХ 18
ПОИСК 45
ВО СЛАВУ РОССИИ 61
ГАТЧИНЦЫ 111
ДОБРОВОЛЬЦЫ 124
БЕГЛЫЙ КАТОРЖНИК 139
ПОДВИГ 151
ВОЗВРАЩЕНИЕ 168
«С ВУЛКАНОМ В СЕРДЦЕ» 176
РЫЦАРИ НЕБА 196
«ВОЗДУШНЫЙ КАЗАК ВЕРДЕНА» 227
РАЗБИТЫЕ КРЫЛЬЯ 287
КРАСВОЕНЛЕТ 296
БОЕВЫЕ ДРУЗЬЯ 326

ИБ № 2141

Юрий Маиуилович Гальперии

ВОЗДУШНЫЙ КАЗАК ВЕРДЕНА

Редакторы **В. Таборко, Ю. Сорокии**
Художиики **Б. Федотов, А. Семенов**
Художественый редактор **Б. Федотов**
Техиический редактор **Е. Брауде**
Корректор **Е. Самолетова**

Сдано в набор 12.05.80. Подписано к печати 11.12.80. А14456. Формат 84×108 1/32. Бумага типографская № 2. Печать высокая. Гариитура «Школьиая». Услови. печ. л. 17,64 + 1,68 вкл. Уч.-изд. л. 19,7. Тираж 100 000 экз. Цеиа 95 коп Заказ 537.

Типография ордеиа Трудового Красиого Зиамеии издательства ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия». Адрес издательства и типографии: 103030, Москва, К-30, Сущевская, 21.